



DEPARTMENT OF GEOSCIENCES AND GEOGRAPHY C6

Pääkaupunkiseudun keskukset ja kaupunkiympäristön laatu

Suunnittelumaantieteen kurssiraportti

PANU SÖDERSTRÖM & HARRY SCHULMAN (toim.)



UNIVERSITY OF HELSINKI
FACULTY OF SCIENCE

Pääkaupunkiseudun keskukset ja kaupunkiympäristön laatu

Suunnittelumaantieteen kurssiraportti

Panu Söderström & Harry Schulman (toim.)

Julkaisija:
Geotieteiden ja maantieteen laitos
PL 64
00014 Helsingin yliopisto

Department of Geosciences and Geography C6
ISSN 1798-7938 (print)
ISSN-L 1798-7938
ISBN 978-952-10-8194-1 (nid.)
ISBN 978-952-10-8195-8 (pdf)

Unigrafia-yliopistopaino
Helsinki 2012

Lukijalle

Tämä raportti on koostettu syksyllä 2011 Helsingin yliopiston maantieteen osastolla, suunnittelumaantieteessä järjestetyn *Käytännön aluesuunnittelua* -kurssin pohjalta. Tällä kertaa kurssilla perehdyttiin erityisesti *kaupunkiympäristön monipuolisuuteen ja laatuun* pääkaupunkiseudun alakeskuksissa. Kurssityöt liittyivät koko kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen muutokseen, suunnitteluhistoriaan sekä kaupunkisuunnittelun eri intressiryhmiin ja osallistumiseen liittyviin teemoihin.

Kurssi ideoitiin yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen rakennetun ympäristön yksikön kanssa. Taustalla vaikutti ajatus jäsentää yhdyskuntarakennetta liikkumismahdollisuuksiin pohjautuvien vyöhykkeiden näkökulmasta jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeinä, joiden laajuuteen ja luonteeseen voidaan suunnittelulla vaikuttaa. Pääkaupunkiseudun vyöhykejaossa yhdyskuntarakennetta on jaoteltu eri vyöhykkeisiin lähinnä joukkoliikenteen tarjonnan, keskustaetäisyyden ja alueelle sijoittuvien toimintojen monipuolisuuden perusteella. Seudun rakenteesta on erotettu Helsingin keskustan lisäksi 11 monipuolista alakeskusta, joihin huomio tämän kurssin puitteissa ensisijaisesti kohdistui.

Kurssiesitteessä annettujen tehtävien toteutuksen suunnittelu käynnistyi ”tarjouskilpailulla”, jota varten opiskelijat järjestäytyivät ryhmiksi ja laativat työsuunnitelman valitsemaansa kurssitehtävää varten. Kurssin ohjaajat toimivat ”tilaajina”, jotka keskustelujen jälkeen hyväksyivät opiskelijaryhmien työsuunnitelmat. Ryhmät olivat tiedon ”tuottajia”, jotka vastasivat itse käytettävistä menetelmistä ja aiheen tarkennuksista. Ryhmät myös esittelivät työnsä edistymistä kurssitapaamisissa.

Tuloksena on sarja artikkeleita, joissa tarkastellaan kaupunkiympäristön ominaispiirteitä ja suunnittelua eri näkökulmista viidessä pääkaupunkiseudun alakeskuksessa: Tikkurilassa, Myyrmäessä, Espoon keskuksessa, Matinkylässä ja Itäkeskuksessa. Alakeskusten lisäksi artikkeleissa käsitellään kauppakeskus Jumbon ympäristöä Vantaan Pakkalassa, Espooseen suunniteltua kaupan aluetta Lommilaa sekä Helsingin Oulunkylän keskustaa.

Kurssikokonaisuus ja raportti ovat osa metropolialueen tutkimus- ja yhteistyöohjelma KatuMetron hanketta *Alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityspiirteet Helsingin metropolialueella*.

Helsingissä 6.8.2012

Harry Schulman

Panu Söderström

Sisällysluettelo

Harry Schulman & Panu Söderström	
1	Kurssin taustaa ja lähtökohtia 1
1.1	Keskeiset kysymykset 1
1.2	Verkostokaupunki ja kaupunkiympäristön laatu..... 2
1.3	Laadun arviointi tutkimusalueilla 4
1.4	Kurssijulkaisun artikkelit 7
Juho Nyman	
2	Rautatieyhdydskunnista Jumboon – eri aikakausien keskuksia Vantaalla ... 10
2.1	Johdanto..... 10
2.2	Tarkasteltavat keskuksat ja kaupunkisuunnittelun ideologiat..... 11
2.3	Kriteerit ja keskusten vertailu 15
2.4	Yhteenvedo ja johtopäätökset..... 25
Ilro Grönberg ja Petteri Kosonen	
3	Espoon Lommila kestävän yhdyskuntarakenteen kiistakysymyksenä 27
3.1	Tutkimuksen tausta: Hypermarketit ja kestävä yhdyskuntarakenne 27
3.2	Vuorovaikutusosapuolet Lommilan suunnittelussa..... 28
3.3	Espoon keskus ja Lommila osana pääkaupunkiseutua..... 30
3.4	Espoon keskuksen yleiskuvaus..... 32
3.5	Lommilan kauppakeskushankkeen historia ja yleiskuvaus 33
3.6	Entressen ja Espoon torin suhde Lommilaan 35
3.7	Lommila, Espoon keskus ja niitä yhdistävä akseli 36
3.8	Johtopäätökset ja pohdintaa..... 37
Stefan Tammilehto, Kristina Salomaa ja Satu Taskinen	
4	Itäkeskus ja vuorovaikutteinen liikennesuunnittelu 40
4.1	Johdanto..... 40
4.2	Tutkimusalueen seudullinen tarkastelu..... 41
4.3	Aineisto ja menetelmät..... 42
4.4	Esillä olleet vaihtoehdot 43
4.5	Haastattelut..... 45
4.6	Kaupunkiympäristön arviointi..... 50
4.7	Johtopäätökset ja pohdintaa..... 55

	Leena Kalalahti, Johanna Ojala ja Marika Rönnerberg	
5	Visio Oulunkylän asemanseudun kehittämisestä	58
5.1	Johdanto	58
5.2	Historiasta nykypäivään	58
5.3	Kaupungin tavoitteita	61
5.4	Raide-Jokeri – mikä ja miksi	63
5.5	Asukkaiden näkemykset toivottavan kehityksen suunnasta.....	65
5.6	Laatuanalyysi.....	66
5.7	Uuteen nousuun – alueimagon kehittäminen.....	71
5.8	Visio asemanseudun täydennysrakentamisen mahdollisuuksista	73
5.9	Lopuksi	76
	Emmi Malin ja Hanna Jantunen	
6	Eri aikojen Matinkylä ja kaupunkiympäristön laatu	78
6.1	Matinkylän historiallinen kehittyminen	79
6.2	Espoon palveluverkko ja Matinkylän asema aluekeskuksena	83
6.3	Eheyttämisen politiikka, laatu ja monipuolisuus kaupunkitilassa.....	84
6.4	Matinkylän täydennysrakentamiskohteet	87
6.5	Laadun ja monipuolisuuden arviointia tutkimuskohteissa	89
6.6	Arviot alueista.....	89
6.7	Johtopäätökset.....	92
	Panu Söderström & Harry Schulman	
7	Tulkintaa tuloksista ja kaupunkiympäristön laadusta.....	95

Liitteet

1 Kurssin taustaa ja lähtökohtia

Harry Schulman & Panu Söderström

1.1 Keskeiset kysymykset

Kurssin teemana oli kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu, jota tarkasteltiin erityisesti esikaupunkien tai ns. reunakaupunkien keskusten kontekstissa. Luennoilla ja harjoitustöissä käsiteltiin kaupunkielämän ja elinympäristön laadun yhteyttä kaupungin infrastruktuuriin ja rakenteeseen. Perehdyimme kaupunkikehityksen muutosvoimiin sekä keskenään erilaisten, usein ristiriitaisten intressien yhteensovittamiseen suunnittelussa. Keskeisiä aihealueita olivat eheyttävän täydennysrakentamisen rooli aiemman suunnittelun korjausliikkeenä, suunnitteluajattelun eri ulottuvuuksien kuten *planningin* ja *designin* merkitys kaupungin toimivuuden, laadun ja imagon kannalta, Helsingin historiallista keskustaa ympäröivien keskuspaikkojen laatu-kysymykset ja profiilin nosto sekä kumppanuusajattelu suunnittelussa. Kaikkia näitä yhdisti pyrkimys ymmärtää paremmin kaupunkitutkimuksen ja -suunnittelun uutta muotikäsitettä, *verkostokaupunkia*.

Tarkastelua jäsensivät seuraavat kysymykset ja tehtävät:

1. Miten eurooppalaisten suurkaupunkiseutujen pitkän aikavälin kehitystä voi luonnehtia *urban form & diversity* -näkökulmasta? Millainen on Helsingin metropolialueen nykytila ja kuinka siihen on tultu? (kehityskuvan hahmottelu / konkreettisia esimerkkejä joidenkin keskuspaikkojen pitkän aikavälin kehityksestä)
2. Millaisiin ongelmiin ja haasteisiin haetaan vastauksia Helsingin metropolialueen keskustoja / keskuspaikkoja suunniteltaessa? Kuinka keskuksen koko vaikuttaa asiaan? Mitä osapuolia on syytä kuulla? (arvioita poliittisten päätösten, media-analyyysien ja suunnitteludokumenttien pohjalta, haastatteluja, verkkokyselyitä)
3. Mitä erilaisia keinoja keskuspaikkojen suunnittelussa on käytettävissä ja kuinka niiden vaikuttavuutta voi arvioida? (kirjallisuuskatsaus, esimerkitapaukset, haastattelut)
4. Miltä Helsingin metropolialueen pienempien keskuspaikkojen (esimerkitapaukset) tulevaisuus näyttää? Millaisia konkreettisia muotoja ja sovelluksia käsite *yhdyskuntien kestävä kehitys* voi niissä saada? (käytännön harjoitustyöt)

Opiskelijaryhmien kurssitöiden pohjaksi laadittiin tehtäväesite, josta ryhmät valitsivat töiden aiheet ja tutkimusalueet. Tämän lisäksi esitteessä tarjottiin vinkkejä tarkastelussa sovellettavista menetelmistä ja tutkimuskirjallisuudesta. Lopullisen valinnan käytettävistä menetelmistä ja kirjoitettavan artikkelin luonteesta tekivät kuitenkin ryhmäläiset itse.

Jokaiseen työhön liittyy tarkasteltavien keskusalueiden analysointia sekä seudullisen yhdyskuntarakenteen että paikallisen kaupunkiympäristön näkökulmista, jotka usein myös linkittyvät

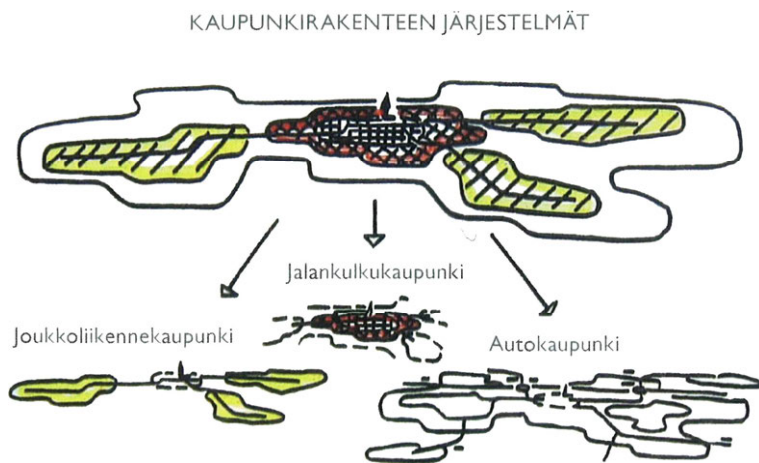
toisiinsa. Seuraavilla sivuilla luodaan lyhyt yleiskatsaus kurssin teemojen kannalta keskeiseen teoriaan, johon yhdyskuntarakenteen ja paikallisen ympäristön analysointi kurssilla pohjautui.

1.2 Verkostokaupunki ja kaupunkiympäristön laatu

Lisääntyvä autoistuminen on mahdollistanut maankäytön leviämisen kaupunkiseuduilla yhä laajemmille alueille. Samalla myös hierarkkinen keskustasuhde, jossa esikaupunkialueilta käydään töissä ja kulutetaan palveluita nimenomaan keskuskaupungin keskustassa, on heikentynyt. Suurille kaupunkiseuduille on muodostunut useita toiminnallisia solmukohtia, minkä myötä seutujen rakennetta on alettu hahmottaa entistä enemmän verkostomaisina ja monikeskuksisina kokonaisuuksina (esim. Sieverts 2003; Alppi & Ylä-Anttila 2007, Ståhle 2008, Ylä-Anttila 2010).

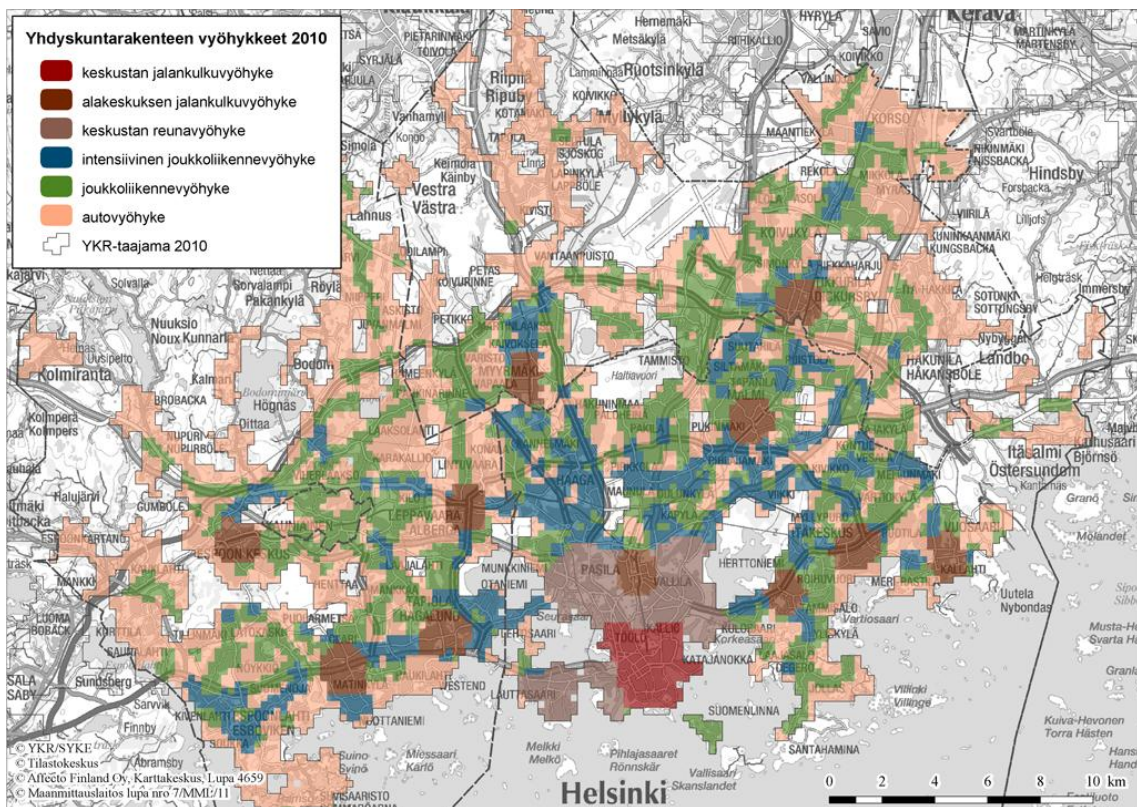
Myös Helsingin kaupunkiseudun työpaikka- ja palvelurakenne on kehittynyt kohti monikeskuisista järjestystä, ja alakeskusten osuus seudun työpaikoista on ollut jo pitkään kasvussa (YKR 1980–2009). Samaan aikaan kuitenkin myös keskusalueiden ulkopuolelle on sijoittunut entistä enemmän työpaikkoja, ja pientalovaltainen asutusrakenne on levinnyt laajalle alueelle, paljolti joukkoliikenteen ulottumattomiin. Helsingin seutua on käsitelty kansainvälisissä vertailuissa jo varoittavana esimerkkinä yhdyskuntarakenteen hajautumisesta (EEA 2006: 13).

Leo Kosonen (2007) on hahmottanut koko kaupunkiseudun rakenteen ja paikallisen ympäristön laadullisten elementtien välistä yhteyttä eri kaupunkijärjestelmien kautta. Hän on jaotellut Newmanin ja Kenworthyn (1999) käsitteistöä soveltaen kaupunkirakennetta jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunkiin si-



Kuva 1: Kaupunkirakenteen järjestelmät (Kosonen 2007: 50)

jainnin, saavutettavuuden ja paikallisen kaupunkirakenteen perusteella (kuva 1). Keskusalueet ovat usein sijainteja, joissa kaikki kolme kaupunkijärjestelmää toimivat limittäin toisiinsa nähden. Ne palvelevat niin kävelyetäisyydellä sijaitsevan jalankulkukaupungin, joukkoliikenteen yhdistämän joukkoliikennekaupungin kuin etäisemmän autokaupunginkin keskittyminä. Keskukset saattavat sisältää kaikkien eri kaupunkijärjestelmien rakenteita, kuten joukkoliikenneterminaaleja, pysäköintilaitoksia, valtateitä, pyöräparkkeja ja laadukkaita jalankulkualueita.



Kuva 2: Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ja keskusverkosto pääkaupunkiseudulla (SYKE/YKR).

Painotukset, joilla eri liikkumismuotojen tarpeet on keskusalueilla huomioitu, vaihtelevat kuitenkin keskusten välillä.

Kaupunkiseutujen alakeskukset ovat työpaikkojen, palveluiden ja asumisen keskittymiä, joiden on nähty tiiveytensä ja sekoittuneen rakenteensa ansiosta soveltuvan muuta esikaupunkia jalankulupainotteisemmiksi alueiksi (Calthorpe 1993: 45; Ristimäki ym. 2011: 20). Alakeskukset toimivat usein keskeisinä solmukohtina kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmissä, ja niiden kehittäminen on nähty yhtenä keskeisenä keinona yhdyskuntarakenteen hajautumisen hillinnässä (Newman & Kenworthy 1999: 188–189). Pääkaupunkiseudun keskusverkko ja joukkoliikenteen tarjontavyöhykkeet on esitetty kuvan 2 kartalla. Monet alakeskuksista ovat sijoittuneet raideliikenteen ja autoliikenteen pääväylien risteyskohtiin – saavutettavuudeltaan parhaille alueille, joita esimerkiksi Ylä-Anttila (2010: 194) on pitänyt ihanteellisina sijainteina kaupunkiseudun kehitysnoodelle. Paikallisen kaupunkiympäristön ja jalankulun näkökulmasta vilkkaat liikenneväylät keskusalueiden ytimessä saattavat aiheuttaa kuitenkin ongelmia, kuten myös tässä raportissa käsitellyt tapaukset tuovat esille.

Richard Florida (2002) korosti paljon huomiota herättäneessä tutkimuksessaan elämänlaatuun liittyvien tekijöiden merkitystä kaupunkiseutujen välisessä kilpailussa. Korkeasti koulutetut osaajat vaativat elinympäristöltään yhä enemmän virikkeitä, laatua ja monipuolisia itsensä ke-

hittämisen mahdollisuuksia. Anttiroiko ja Laine (2011: 36) tulkitsevat kaupunkikehityksen "ajureiden" siirtyneen teollisuuslaitosten houkuttelusta kohti osajien arvostamaa luovuuden korostamista. Tällöin keskinkertaiset tusinaratkaisut eivät enää riitä, vaan kaupungille ja sen eri osille on saatava luotua omaleimaista imagoa ja houkuttelevuutta hyvänä ja monipuolisena asuin- ja työympäristönä. Landry (2006: 120) näkee erityisesti keskustojen olevan avainasemassa luovan ilmapiirin ja ajatustenvaihdon paikkoina, koska ne tarjoavat kaupunkilaisille sosiaalisesti heterogeenista, toiminnallisesti monipuolista ja elävää kaupunkiympäristöä. Monikeskuksisella kaupunkiseudulla näitä laatutekijöitä lienee perusteltua edellyttää myös vanhan keskustan ulkopuolisilta keskusalueilta, merkitykseltään voimistuvilta alakeskuksilta.

Helsingin seudulla moni on päätenyt etsimään asumisen unelmiaan esikaupunkien tai kaupunkiseudun reuna-alueiden pientaloalueilta, eivätkä vaakakupissa ole painaneet tällöin ensisijaisesti lähiympäristön urbaanit mahdollisuudet, vaan esimerkiksi oma tila, luonnonläheisyys, asuinympäristön viihtyisyys ja naapuruston ilmapiiri (Kepsu ym. 2010: 81). Entistä monipuolisempia ja joustavampia urbaanin asumisen vaihtoehtoja tulisikin pyrkiä lisäämään, jotta vallitsevat asumispreferenssit ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen saataisiin kohtaamana toisensa nykyistä paremmin. Esimerkiksi eheyttävän täydennysrakentamisen on nähty tarjoavan mahdollisuuksia niin vanhojen lähiöiden fyysiseen ehostamiseen, alueiden asuntokannan monipuolistamiseen, kaupunkirakenteen tiivistämiseen kuin alueiden saavutettavuudenkin parantamiseen (Lehtonen 2007). Tiivis ja matala, vanhoja suomalaisia puukaupunkeja muistuttava rakentaminen sekä erilaiset kaupunkipientoratkaisut ovat jo osaltaan laajentaneet kerrostaloasumisen ja omakotitaloasumisen välille sijoittuvia vaihtoehtoja. Samaan aikaan väestön ikääntyminen kasvattaa todennäköisesti myös riittävän laadukkaan, palveluiden äärelle sijoittuvan kerrostaloasumisen suosiota (Strandell 2011: 17).

1.3 Laadun arviointi tutkimusalueilla

Kaupunkiympäristön jäsentäminen raportin artikkeleissa rakentuu pitkälti Kevin Lynchin (1960: 46) kaupunkikuvan peruselementtien, reittien, reunojen, alueiden, solmukohtien ja maamerkkien ympärille. Erityisenä kiinnostuksen kohteena kurssitöissä ovat keskusten jalankulkureitit ja niiden laatutaso. Laadun arvioinnissa sovelletaan joko sellaisenaan tai muunneltuna Panu Söderströmin (2012) laatimaa kaupunkiympäristön arviointikriteeristöä (taulukko 1; liite 1). Kriteeristö perustuu niin sanottuun *elävöittämisen kaupunkikehitysstrategiaan*, jonka pohjana toimii Jane Jacobsin (1992) ja Jan Gehlin (2001, 2010) korostama ajatus aktiivikäytössä olevan julkisen kaupunkitilan keskeisestä roolista jalankulku- ja joukkoliikennemyönteisen, eloisan ja turvallisen kaupunkiympäristön perustana.

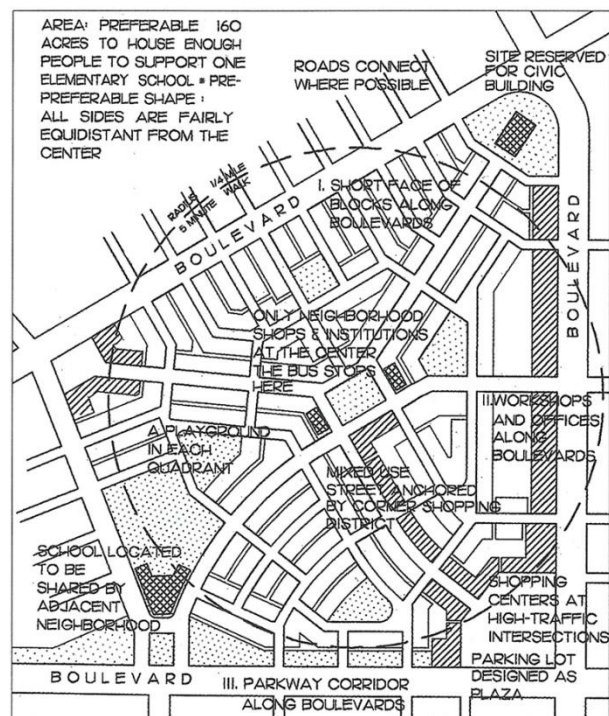
Taulukko 1:
Monipuolisuus- ja laatukriteerit

1. pohjakerrosten aktiivisuus
2. asuminen ja sosiaalinen kontrolli
3. sekoittunut rakenne
4. visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri
5. toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat
6. tilan mitoitus ja korttelirakenne
7. jalankulun asema katutilassa
8. jalankulkualueiden laatu ja varustelu
9. viherympäristö ja hulevesien hallinta
10. esteettömyys ja pyöräily

vän eloisina ollakseen turvallisia kulkea eri vuorokauden aikoina. Myös katuun rajautuvien rakennusten pohjakerrosten luonteella on tärkeä merkitys elävän kaupunkiympäristön muodostumiselle (Whyte 1988: 101). Keskusympäristössä korostuu liiketilojen ja näyteikkunoiden rooli, mutta asuinalueillakin esimerkiksi sisä- ja ulkotilan välisillä kulku- ja näköyhteyksillä on vaikutusta alueen jalankulkureittien viihtyisyyteen ja sosiaalisen valvonnan toteutumiseen.

Gehl (2001: 11–14) on jaotellut ihmisten kaupunkitilassa suorittamia toimintoja välttämättömiin aktiviteetteihin, kuten työ- ja kauppamatkojen tekoon, valinnaisiin aktiviteetteihin, kuten kävelylenkin tekoon, istuskeluun tai auringonottoon, ja sosiaalisiin aktiviteetteihin, kuten tervehtimisiin, keskusteluihin ja ihmisten tarkkailuun. Hänen tutkimustensa mukaan kaupunkiympäristön laadulla on keskeinen merkitys sekä valinnaisten että sosiaalisten aktiviteettien esiintymismääriin alueilla. Heikkolaatuinen ympäristö jää lähes ainoastaan välttämättömien toimien suorituspaijaksi, kun taas laadukas kaupunkiympäristö houkuttelee myös valinnaisiin ja sosiaalisiin aktiviteetteihin.

Jacobs (1992: 150–151) esittelee klassikkoteoksessaan *The Death and Life of Great American Cities* neljä keskeistä elementtiä, jotka mahdollistavat moninaisen kaupunkiympäristön muodostumisen: 1) alueella tulee olla enemmän kuin yksi käyttötarkoitus (esim. asuminen, työpaikat, palvelut), 2) suurimman osan kortteleista on oltava verrattain lyhyitä, 3) alueella tulee olla eri-ikäisiä ja eri kunnossa olevia rakennuksia, 4) alueella on oltava riittävä ihmistiheys ja riittävästi paikallisia asukkaita. Periaatteilla pyritään siihen, että alue pystyisi tarjoamaan monipuolisia paikallisia palveluita ja kaupunginosan kadut pysyisivät riittä-



Kuva 3: Perinteisen kaupunginosan rakenne on uusurbanismin lähtökohtana (Barnett 2000: 76).

Gehl (2001, 91–93) korostaa myös ympäristön mittakaavan merkitystä – jalankulkija viihtyy pienimittakaavaisilla kaduilla ja aukioilla, joilla liikenteen nopeudet ovat hitaita ja ympäristö riittävän yksityiskohtaista pitääkseen kävelijän mielenkiintoa yllä.

Erityisesti Yhdysvalloissa vaikuttava New Urbanism -liike on pitänyt esillä monipuolisen, jalankulkua ja joukkoliikennettä suosivan kaupunkirakenteen merkitystä käytännön kaupunkisuunnitteluprojekteissa myös uusilla esikaupunkialueilla (Cervero 1998, 78). Kuvassa 3 on esitetty uusurbanistinen tulkinta hyvän kaupunginosan perusrakenteesta. Keskeisiä liikkeen kannattamia periaatteita kaupunginosien suunnittelussa ovat autoriippuvaisia esikaupunkeja tiiviimpi ja sekoittuneempi rakenne, lähipalveluiden hyvä saavutettavuus, yhdistävä katuverkko sekä alueiden sijainti joukkoliikenteen laatukäytävien varrella (Plater-Zyberk 2000: 79–82). Uusurbanistit pyrkivät palauttamaan esikaupunkien ostoskeskusten ja toimistokeskittymien syrjäyttämät perinteiset pääkadut ja aukiot loistoonsa alueiden toiminnallisiksi keskittymiksi, jotka tarjoavat samalla julkista kaupunkitilaa ja kohtaamispaikkoja ihmisille (Duany 2010: 29).



Kuva 4: Leppävaaran reitit ja aukiot luokiteltuna kriteeristön mukaan (Söderström 2012)

Käytetty kriteeristö painottaa siis elävään, jalankulkupainotteiseen keskusympäristöön liittyviä laatutekijöitä. Koko kaupunki ei voi koostua pienten kivijalkakauppojen reunustamista, korkeatasoisista materiaaleista toteutetuista jalankulkupainotteisista kaduista, eikä se olisi tavoiteltavaakaan. Kriteeristön avulla pystytään kuitenkin erottelemaan keskusalueiden erityyppisiä osaluokkia toisistaan, saadaan paikannettua monipuolisen jalankulkuympäristön kannalta pahimpia ongelmakohtia ja toisaalta keskusten laadukkaimpia alueita.

Kuvassa 4 on esitetty esimerkkinä Leppävaaran alakeskuksen jalankulkureittien ja aukoiden arviointi. Jokainen reitin osa tai aukio on pisteytetty 10 kriteerin mukaan ja luokiteltu yhteispistemäärän perusteella kolmeen eri laatuluokkaan. Tämän raportin artikkeleissa kriteeristöä sovelletaan yleispiirteisemmin, lähinnä yksittäisten pääreittien tai havaintopisteiden arviointiin, koska nykyisen kaupunkiympäristön analysointi muodostaa vain osan kunkin ryhmän tutkimustehtävistä. Kriteeristössä esiintyvät teemat linkittyvät silti tarkasteluun laajemminkin.

1.4 Kurssijulkaisun artikkelit

Raportti koostuu johdannosta, viidestä artikkelista ja kokoavasta loppuluvusta. Artikkelien kirjoittajina toimivat kurssin osanottajista kootut tutkimusryhmät. Jokainen artikkeli linkittyy tavalla tai toisella kaupunkiympäristön monipuolisuuden ja laadun tarkasteluun, mutta aihetta lähestytään teksteissä eri näkökulmista ja eri tutkimusalueiden kautta.

Juho Nymanin artikkelissa *"Rautatieyhdyskunnista Jumboon – eri aikakausien keskuksia Vantaalla"* syvennyttään Vantaan keskusverkkoon. Eri aikoina vaikuttaneet suunnitteluideologiat ovat tuottaneet Vantaan keskuksiin toisistaan poikkeavaa kaupunkirakennetta. Artikkelissa vertaillaan 1950-luvulta lähtien kunnan hallinnollisena keskuksena toimineen Tikkurilan, kompakti-kaupunkiperiaatteen mukaan toteutetun Myyrmäen ja ristiriitaisesti, sekä autokaupungin että uusurbanismin periaatteita yhdistellen, toteutetun Pakkalan kaupunginosan ominaisuuksia.

Toisessa artikkelissa *"Espoon Lommila kestävän yhdyskuntarakenteen kiistakysymyksenä"* siirrytään Vantaalta Espooseen. Iiro Grönbergin ja Petteri Kososen artikkeli käsittelee Kehä III:n ja Turunväylän risteysalueelle suunniteltua uutta kaupan aluetta Lommilaa. Tehtävässä yhdistyvät niin koko kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta kuin paikallista kaupunkiympäristöä ja Espoon keskuksen lähipalveluiden tulevia toimintamahdollisuuksiakin koskevat kysymykset. Tutkimusryhmän tekemät haastattelut ja analyysit valottavat hankkeeseen liittyviä ristiriitaisuuksia ja eri intressiryhmien näkemyksiä liikenteellisesti keskeisen, mutta olemassa olevasta keskusverkosta ja raideliikenteen asemista syrjässä sijaitsevan alueen suunnittelusta.

Stefan Tammilehdon, Kristina Salomaan ja Satu Taskisen teksti *"Itäkeskus ja vuorovaikutteinen liikennesuunnittelu"* käsittelee suunnittelun vuorovaikutteisuutta Helsingin Itäkeskuksessa. Kaupunki valmistelee Kehä III:n ja Itäväylän risteysten uudistamista, ja etenkin paikallinen asukasyhdistys on vastustanut omasta näkökulmastaan kaupunkiympäristön laatua heikentäviä suunnitelmia. Tutkimusryhmä on perehtynyt ongelmakenttään haastattelemalla kaupungin ja asukasyhdistyksen edustajia sekä analysoimalla alueen kaupunkiympäristön nykyisiä ongelmia.

Leena Kalalahden, Johanna Ojalan ja Marika Rönnerbergin työssä *"Visio Oulunkylän asemanseudun kehittämisestä"* perehdytään täydennysrakentamisen ja kaupunkiympäristön kehittämisen mahdollisuuksiin Helsingin Oulunkylässä. Alueesta on muodostumassa keskeinen seudullisen joukkoliikennejärjestelmän solmukohta, mikäli Oulunkylän aseman kautta kulkeva suunniteltu Jokeri-raitiotie toteutuu. Ryhmä on analysoinut alueen kaupunkiympäristön nykytilaa ja laatinut oman visionsa merkitykseltään voimistuvan keskuksen täydennysrakentamisen ja imagon uudistamisen pohjaksi.

Emmi Malinin ja Hanna Jantusen artikkelin *"Eri aikojen Matinkylä ja kaupunkiympäristön laatu"* teemat liittyvät yhtä lailla täydennysrakentamiseen ja uuden raideyhteyden mukanaan tuomiin kehittymismahdollisuuksiin. Tarkastelussa on Espoon Matinkylän keskusalue, joka valmistautuu uuteen rooliinsa Länsimetron ensimmäisen vaiheen pääteasemana. Ryhmä käsittelee artikkelissaan Matinkylän suunnittelu- ja rakentumishistoriaa aluerakentamiskohteena sekä kaupunginosan myöhempää kehitystä suuren kauppakeskuksen sijoituttua alueelle. Artikkelissa arvioidaan nykyisen kaupunkiympäristön laatua eri tarkastelupisteissä sekä analysoidaan alueen täydennysrakentamisen ja ympäristön laadun kehittymismahdollisuuksia.

Lopuksi luvussa *"Tulkintaa tuloksista ja kaupunkiympäristön laadusta"* vedetään yhteen kurssin keskeisimpiä tutkimustuloksia sekä käydään keskustelua esikaupunkien kaupunkiympäristön tilasta ja kehittymismahdollisuuksista.

Lähteet

- Alppi, Samuli & Kimmo Ylä-Anttila (2007). Verkostourbanismi. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2007:2, s. 10–26.
- Anttiroiko, Ari-Veikko & Markus Laine (2011). Kasvukoneesta innovaatioympäristöksi. Teoksessa Sculmann Harry & Pasi Mäenpää (toim.): *Kaupungin kuumat lähteet. Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, s. 24–41. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Barnett, Jonathan (2000). Neighborhood, District and Corridor – Ten. Teoksessa Leccese, Michael & Kathleen McCormick (toim.): *Charter of the New Urbanism*, s. 73–78. McGraw-Hill, New York.
- Calthorpe, Peter (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. 175 s. Princeton Architectural Press, New York.
- Cervero, Robert (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. 467 s. Island Press, Washington.
- Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk & Jeff Speck (2010/2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. 294 s. North Point Press, New York.

- EEA 2006. Urban Sprawl in Europe: The Ignored Challenge. *EEA Report 10/2006*. 56 s. European Environment Agency, Kööpenhamina.
- Florida, Richard (2002). *Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. 434 s. Basic Books, New York.
- Gehl, Jan (2001/1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*. 202 s. Arkitektens Forlag, Kööpenhamina.
- Gehl, Jan (2010). *Cities for People*. 269 s. Island Press, Washington D.C.
- Jacobs, Jane (1992/1961). *The Death and Life of Great American Cities*. 458 s. Vintage Books, New York.
- Kepsu, Kaisa, Mari Vaattovaara, Venla Bernelius & Mikko Itälahti (2010). Vetävä Helsinki: Luovien ja tietointensiivisten alojen osajien näkemyksiä seudusta – kotimainen ja kansainvälinen näkökulma. *Tietokeskuksen tutkimuksia* 2010:4. 96 s. Helsingin kaupunki.
- Kosonen, Leo (2007). Kuopio 2015: Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. *Suomen ympäristö* 36/2007. 100 s. Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Landry, Charles (2006/2000). *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. 300 s. Earthscan, Lontoo.
- Lehtonen, Hilikka (2007). Kuinka saada kiinni eheyttämisen ideasta yhdyskuntasuunnittelussa? *Teoksessa* Knuuti, Liisa (toim.): *Laatua Kaupunkiin* s. 21–33. *YTK:n julkaisuja* C 65. TKK, YTK, Espoo.
- Leivonniemi, Samuli (2009). Ylipormestarin Suur-Helsinkiin ei tulisi yhtään uutta Jumboa. *Helsingin Sanomat* – Kaupunki. 16.11.2009.
- Lynch, Kevin (1960). *The Image of the City*. 194 s. M.I.T. Press, Cambridge.
- Newman, Peter & Jeffrey Kenworthy (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. 442 s. Island Press, Washington D.C.
- Plater-Zyberk, Elizabeth (2000). Neighborhood, District and Corridor – Eleven. *Teoksessa* Leccese, Michael & Kathleen McCormick (toim.): *Charter of the New Urbanism*, s. 79–82. McGraw-Hill, New York.
- Ristimäki, Mika, Hanna Kalenoja & Maija Tiitu (2011). Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset. *LVM:n julkaisuja* 15/2011. 97 s. LVM, Helsinki.
- Sieverts, Thomas (2003). *Cities Without Cities. An Interpretation of the Zwischenstadt*. 181 s. Spon Press, Lontoo.
- Strandell, Anna (2011). Asukasbarometri 2010. *Suomen ympäristö* 31/2011. 112 s. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.
- Stähle, Aleksander (2008). Compact sprawl: Exploring public open space and contradictions in urban density. 242 s. KTH School of Architecture and the Built Environment, Tukholma.
- Söderström, Panu (2012). Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. *Suomen ympäristö* 32/2012. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.
- Whyte, William H. (1988). *City: Rediscovering the Center*. 393 s. University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- YKR. Yhdyskuntarakenteen seurannan tietojärjestelmä. Suomen ympäristökeskus / Tilastokeskus.
- Ylä-Anttila, Kimmo (2010). *Verkosto kaupunkirakenteen analyysin ja suunnittelun välineenä*. 227 s. TTY, Arkkitehtuurin laitos.

2 Rautatieyhdyskunnista Jumboon – eri aikakausien keskuksia Vantaalla

Juho Nyman

2.1 Johdanto

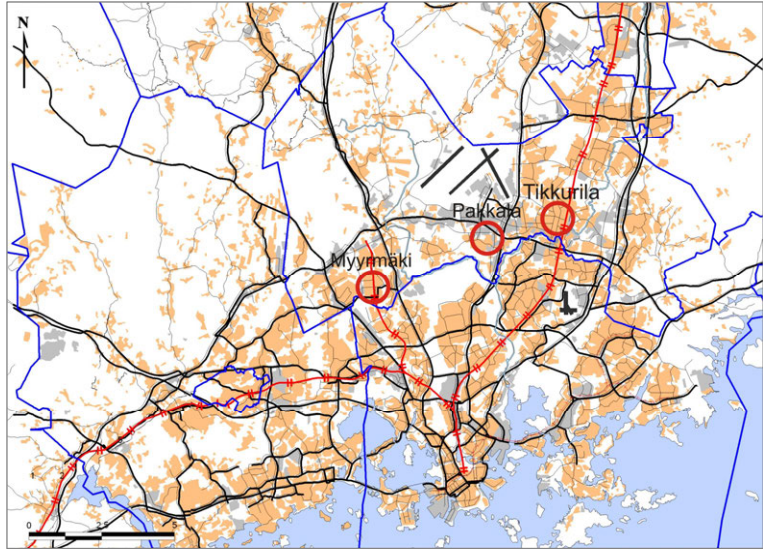
Pääkaupunkiseudun kaupunkirakenne on viime vuosikymmenten aikana kehittynyt entistä enemmän aluekeskusten varaan, jotka palvelevat pääkeskuksen ympärillä paikallisempina palvelukeskittyminä ympäröiviä alueitaan. Aluekeskuksiin keskittyy julkisten ja kaupallisten palveluiden lisäksi merkittävä määrä asumista, työpaikkoja ja liikenteen solmukohtia. Kaupunkiseudun tasolla eritasoisten keskusten muodostumiseen on vaikuttanut pääkaupunkiseudun hallinnollinen jako, jossa neljä eri kuntaa toimii omista lähtökohdistaan alueitaan kehittävinä hallinnollisina yksiköinä. Vantaa on osana pääkaupunkiseutua kehittänyt omaa rakennettaan etenkin raideliikenteeseen tukeutuen ja keskittänyt sekä asutusta että palveluita pääradan ja Martinlaakson radan varren keskittymiin. Viimeisin merkittävä keskusrakentamisen alue on kuitenkin sijoittunut kauemmas ratojen varsilta: lentoaseman, Kehä III:n ja Tuusulanväylän tuntumaan.

Suunnitteluun liittyvät arvostukset ja laajempi yhteiskunnallinen kehitys ovat vaikuttaneet Vantaan keskusten sijoittumiseen ja rakenteeseen. Eri aikakausina rakentuneita keskuksia voidaan tarkastella aikansa kaupunkisuunnitteluajattelun sekä yhteiskunnallisten ja elinkeinoelämän tarpeiden ilmentyminä. Tutkimusraportin tarkoituksena on teoreettisen taustoituksen, paikalla tehtävän visuaalisen havainnoinnin sekä paikkatietoaineistolla tehtävän tarkastelun keinoin selvittää kolmen tarkasteltavan keskuksen rakentumisen taustalla vaikuttaneiden suunnittelusuuntausten eroja sekä erojen ilmentymistä keskusten fyysisessä rakenteessa, osana laajempaa kaupunkirakennetta. Tarkasteltavat keskukset ovat Tikkurila, Myyrmäki sekä Pakkalan alue, jonka keskuksena toimii käytännössä kauppakeskus Jumbo. Vantaan nykyisen yleiskaavan mukaisia keskustatoimintojen alueita sijaitsee näiden keskusten lisäksi Martinlaaksossa, Koivukylässä ja Korsossa (Yleiskaava 2007).

Keskusten tarkastelun pohjaksi artikkelissa muodostetaan kriteeristö, jonka avulla voidaan vertailla alueiden rakennettua ympäristöä, toiminnallista sekoittuneisuutta ja ajallista kerrostuneisuutta sekä suhdetta muuhun kaupunkirakenteeseen. Kriteerit muodostetaan teoreettisen kirjallisuuden sekä aikaisempien vastaavien tutkimusten pohjalta. Varsinainen arviointityö suoritetaan kenttätutkimuksena kolmella tutkimusalueella. Kriteereiden tukema arviointi perustuu tutkijan havainnointiin ja tulkintaan.

2.2 Tarkasteltavat keskukset ja kaupunkisuunnittelun ideologiat

Alueiden fyysisen rakenteen taustalla vaikuttaa erityyppisiä suunnitteluteoreettisia ajatussuuntauksia, jotka ovat olleet pinnalla keskusten pääasialliseen rakentamisaikaan. Tässä luvussa keskitytään 1940-luvun jälkeen Suomessa vaikuttaneisiin modernin ja jälkimodernin aikakauden kaupunkisuunnittelun ajattelutapoihin. Samalla luodaan katsausta laajemmin Vantaan kehittämiseen osana pääkaupunkiseutua sekä pyritään muodostamaan käsitystä eri keskusten rooleista kaupungin palveluverkossa.



Kuva 5: Vantaan kolmen pääkeskuksen sijainti kaupunkiseudulla

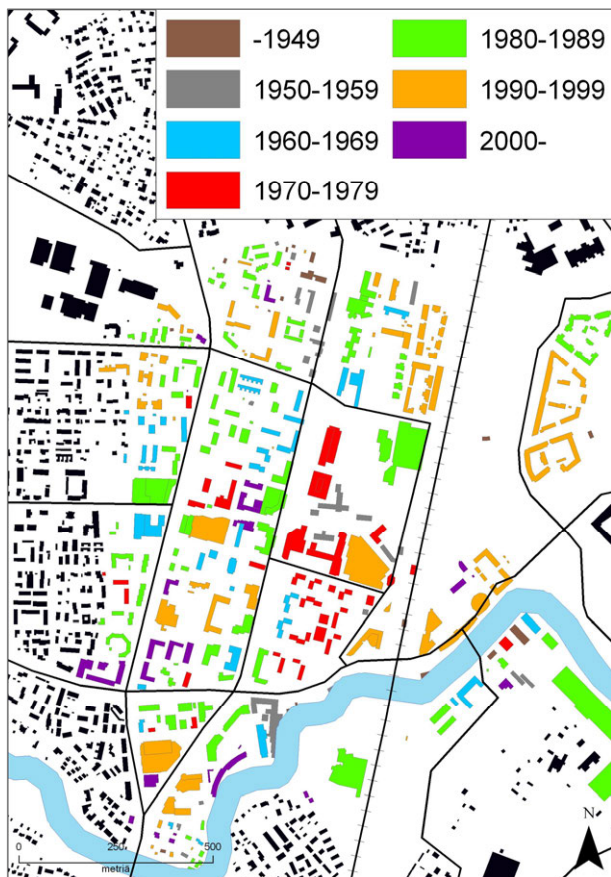
Tikkurila ja Myyrmäki Vantaan itäisenä ja läntisenä keskuksena

Tikkurilan kehittyminen Vantaan pääkeskukseksi liittyy keskeisesti vuonna 1946 toteutettuun alueliitokseen. Liitoksessa Helsingin maalaiskunta menetti Helsingille kolmasosan alueistaan ja kaksi kolmasosaa väestöstään, ja kunnan pääkeskus Malmi siirtyi osaksi Helsinkiä. Tikkurilaa alettiin 1950-luvulta lähtien kehittää kunnan uutena hallinnon ja palveluiden keskuksena. Vantaan ensimmäiset kerrostalot valmistuivat 1950-luvulla pääradan varteen Tikkurilaan, joka oli aiemmin ollut lähinnä junaradan tuntumassa sijainnut teollisuus- ja kyläkeskus. Vantaan kasvu alkoi keskittyä etenkin pääradan nauhakaupunkiin sekä suurten autoväylien varrelle. Tikkurilasta alkoi muodostua tärkeä junaliikenteen asema ja liikenteen solmukohta. Pääradan varteen muodostui 1960–1980-luvuilla myös kaksi muuta merkittävää palveluiden ja asutuksen keskittymää, Koivukylä ja Korso. (Vantaa alueittain 2010.)

Modernin kaupunkisuunnittelun merkittävänä ajatussuuntauksena 1940–1960-luvulla oli funktionalistinen suunnitteluperinne, jonka selkeimpiä esimerkkejä pääkaupunkiseudulla ovat kanta-kaupungin ulkopuolelle väljästi rakennetut metsälähiöt (Schulman 1990; Jauhiainen 1995). Vantaalla tästä varhaisimpana esimerkkinä on Kaivokselan alue. Kyseisessä ajattelussa korostuu kaupunkeja ”korjaava” uudelleenrakentaminen purkamalla vanha toimimaton rakenne, eriyttämällä ja hajauttamalla eri toiminnalliset kaupunkialueet, korostamalla liikennettä ja palvelujen sijoittamista keskuksiin, sekä rakentamalla kaupunkeihin vihervyöhykkeitä (Jauhiainen 1995:

269). Alueiden nopeaan rakentamiseen vaikutti 1960-luvun kiihtyvä muuttovirta muualta Suomesta pääkaupunkiseudulle, jolloin kuntien ja rakennusyhtiöiden välisillä aluerakentamissopimuksilla tehostettiin lähiöiden rakentamista (Hankonen 1994). Uusissa kaupunginosissa asuminen, palvelut ja työpaikat pyrittiin eriyttämään omille alueilleen ja omiin rakennuksiinsa, ja parkkialueille varattiin autoistumisen myötä merkittävästi tilaa. Näkyvää tämän ajan toteutu-
neessa kaupunkirakentamisessa on umpikorttelirakenteen hylkiminen ja rakennusten sijoittami-
nen kortteleiden keskelle, jolloin niiden väliin muodostuu tilaa viheralueille. Myös kaupunkien
keskustojen maankäyttöä tehostettiin, mikä johti usein vanhan rakenteen, monissa tapauksissa
erityisesti puutaloalueiden, purkamiseen (Jauhiainen 1995: 275).

Nyky-Tikkurilassa on vaikutteita useamman vuosikymmenen rakentamisesta (kuva 6). 1950–
1960-luvulta keskuksessa on säilynyt kortteleita, joissa sijaitsee esimerkiksi asuinrakennuksia
sekä virastoja. Uudempaa rakentamista Tikkurilaan on tuonut asuinkerrostalojen lisäksi kaup-
pakeskukset, kävelykatualueet ja toimistotalot. Varsinainen Tikkurilan keskusta muodostuu
rautatieaseman, Kielotien virasto- ja asuinkortteleiden sekä viime vuosikymmeninä rakennettu-
jen kauppakeskusten ympärille. Tikkurila hahmottuu eri aikakausina alueen ruutukaavamaiseen
korttelirakenteeseen rakennettujen asuinkortteleiden, virastojen ja kaupallisten rakennusten kes-



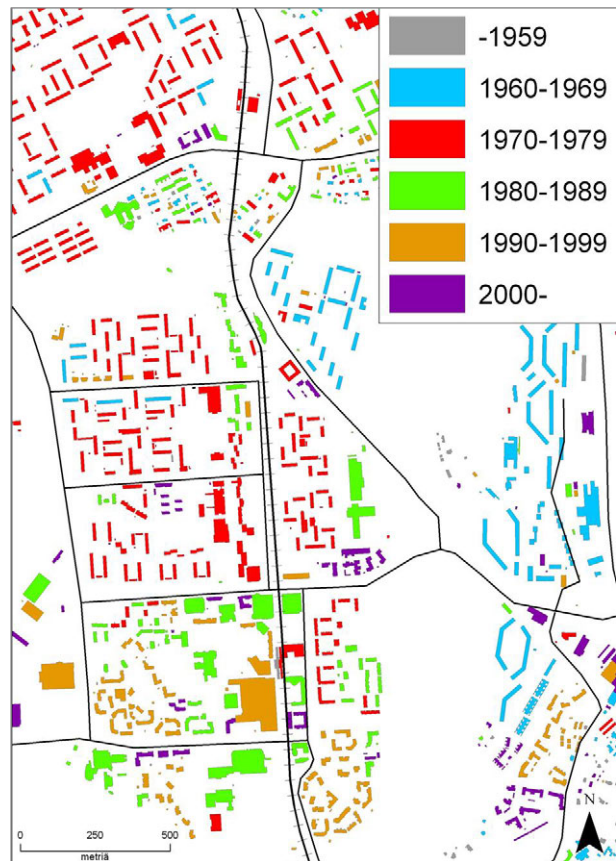
Kuva 6: Tikkurilan rakennuksia käyttöönotto-
vuoden mukaan (SeutuCD 2009)

kusalueena. Alueen keskeisimpien osien
rakennukset ovat peräisin 1970–1980-
luvulta. Eri aikakausien rakentaminen
näkyvät alueella talojen arkkitehtuurissa ja
sijoittelussa sekä korttelien keskelle että
katujen varsille.

Tehokkuusvaatimusten kasvaessa pääkau-
punkiseudulla alettiin 1960-luvun lopulla
suunnitella kompakti- ja struktuurikau-
pungin mukaisesti tiiviitä kaupunginosia,
joissa tärkeää oli palveluiden ja liiken-
neyhteyksien läheisyys sekä selkeä luon-
nonympäristön rajaaminen alueen ulko-
puolelle (Vantaalla esim. Koivukylä)
(Jauhiainen 1995: 274). Kompaktikau-
pungeissa otettiin käyttöön ruutukaava-
malli kortteleihin ja rakennukset pyrittiin
sijoittamaan lähekkäin. Alueiden sijoittu-
misessa korostettiin niiden kytkeytymistä

olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ratojen varsille ja kantakaupunkeihin. Strukturi-kaupungin tiiviyttä korostaa pyrkimys toimintojen eriyttämiseen pystysuunnassa eri kerroksiin, jolloin jalankulku ja palvelut sijaitsevat eri tasossa kuin ajoneuvoliikenne. Tästä selkeitä esimerkkejä ovat 1970-luvulla rakennetut Helsingin Itä-Pasila sekä Vantaan Koivukylä (Jauhiainen 1995: 272). Kiivainta rakentamisaikaa Vantaalla oli 1970-luku, jolloin rakennettiin useita merkittäviä asuinalueita, kuten Martinlaaksoa, Hakunilaa, Korsoa ja Länsimäkeä, joista monessa on kompaktikaupunkiajattelun piirteitä.

Myyrmäen suunnitteluun 1960-luvun loppupuolella vaikutti voimakkaasti juuri kompaktikaupunkiajattelu. Alue alkoi rakentua 1970-luvun aikana Vantaan lounaisosiin, 1975 valmistuneen Martinlaakson radan varteen. Myyrmäki rakennettiin uuden radan varteen toteutettujen alueiden keskukseksi. Alueesta muodostui kuitenkin pian koko Länsi-Vantaan pääkeskus ja lisäksi se toimi myös monille Helsingin ja Espoon puolen asuinalueille lähimpänä palvelukeskuksena (Vantaa 2002). Keskuksen pohjoispuolelle, nauhakaupungin jatkoksi, rakennettiin myös Martinlaakson asuinalue. Myyrmäki on rakennettu varsin tiiviisti ja alueen ominaispiirteenä lähellä sijaitsevaan, aikaisemmin 60-luvulla toteutuneeseen Louhelaan verrattuna, on ruutukaavamainen korttelirakenne sekä luonnon sulkeminen selkeästi alueen ulkopuolelle. Myyrmäen palvelut ovat merkittävältä osin keskittyneet radan varren ostoskeskukseen ja autoliikennettä on Tikkurilaan verrattuna eroteltu voimakkaammin pois korttelirakenteen sisältä, aluetta ympäröiville pääkaduille. Myyrmäen eteläisimmät, vahvasti ruutukaavasta poikkeavat osat, ovat toteutuneet 1980–1990-luvulla, kun taas pohjoisemmat alueet toteutuivat jo 1970-luvulla (kuva 7).



Kuva 7: Myyrmäen (länsi), Louhelan (itä) ja Martinlaakson (pohjoinen) rakennuksia käyttöönottovuoden mukaan. (SeutuCD 2009)

Pääkaupunkiseudulla alettiin 1970-luvulta lähtien suosia jälleen tiiviitä umpikortteleita ja palveluille alettiin varata kantakaupunkimaisemmin tilaa myös rakennusten kivijaloista. 1980-luvulta lähtien asuinalueiden rakentamisessa palattiin tiiviimmin olemassa olevaan yhdyskuntaraken-

teeseen, hyödyntäen esimerkiksi tyhjentyviä teollisuusalueita (Jauhiainen 1995: 275–276). Samanaikaisesti pääkaupunkiseudulla ja laajemmin Helsingin seudulla kaupunkirakenteen tiivistymisen lisäksi on kuitenkin ollut havaittavissa myös kaupunkirakenteen hajautumista (Jaakola & Vaattovaara 2002). Myös Vantaalle on muodostunut suurten valtavyölien varteen kerrostaloalueiden lisäksi laajoja omakotitaloalueita, joiden saavutettavuus perustuu pääasiassa autoiluun. Samalla kaupan toiminnot ovat keskittyneet suuriin yksiköihin valtavyölien risteyskohtiin. Moderni funktionalismi alkoi 1990-luvulle tultaessa saada suunnitteluideologiana niin suurta kritiikkiä, että on puhuttu postmodernin uuden suunnitteluajattelun tulosta (Schulman 1990: 45). Jauhiaisen (1995: 276) mukaan uudessa suuntauksessa kaupunkitoimintoja on pyritty sekoittamaan, on yhdistetty eri tyyplejä kaupunkisuunnittelun historiasta sekä ennen kaikkea pyritty tekemään pesäeroa toimintojen hajautuksen ja periferisten lähiöiden rakentamiseen.

Pakkala lentokenttäkaupungin uutena keskuksena

Olympiavuonna 1952 käyttöön otettu Helsinki-Vantaan lentokenttä on vaikuttanut merkittävästi Vantaan kehitykseen. Lentokenttä on pääkaupunkiseudun ja Suomen kannalta merkittävin lentoliikennekeskus, jonka kautta kulkee yli 90 % maan kaikesta lentoliikenteestä (Finavia 2012). Lentokentän lähialueelle on muodostunut suuri työpaikkakeskittymä. Aviapoliksen suuralue on ollut kaupungin tärkeintä kehitysaluetta 1990–2000-luvuilla (Vantaa alueittain 2010).

Pakkalan keskus eroaa monelta osin kahdesta muusta Vantaan tärkeimmästä keskuksesta. Alue rakentui pääosin 1990–2000 lukujen aikana (kuva 8) keskeisten maa- ja lentoliikennedyhteyksien lähelle Kehä III:n, Tuusulanväylän sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman tuntumaan. Suunnitelmia alueen kauppakeskuksen suhteen oli Vantaalla ollut jo 1970-luvulta lähtien (Vantaa alueittain 2010). Nykyinen keskus muodostuu kahdesta toiminnallisesti erilaisesta alueesta: Jumbon kauppakeskuksen ja Flamingon viihde/hotellikompleksin kokonaisuudesta sekä Kartanonkosken asuinalueesta. Lähelle sijoittuu myös muita asuin- ja työpaikka-alueita. Aluetta voidaan luonnehtia jälkimodernin ajan ajattelulle ominaisena yksityisautoiluun ja suuriin kaupan keskittymiin tukeutuvaksi keskuksesi, joka sijaitsee melko erillään muusta kaupunkirakenteesta. Toisaalta Kartanonkosken asuinalue edustaa myös Suomessa poikkeuksellisia uusvanhoja vaikutteita ja melko tiivistä kaupunkirakennetta. Keskuksen suunnittelussa voi nähdä ristiriitaisena asiana autokaupunkiajattelun ja toisaalta Kartanonkosken uusurbanin suunnittelun. Uusurbanismissa on korostettu asuinalueiden tiivistä ja palveluiden saavutettavuutta jalankulkuetäisyydellä (Leccese & McCormick 2000). Jumbon kauppakeskittymä on kuitenkin mitoitettu huomattavasti laajemmalle kävijäjoukolle kuin lähialueiden asukkaille, ja nimenomaan autolla saavutettavaksi. Kahdesta muusta Vantaan tärkeimmästä keskuksesta Pakkala eroaa myös sijainnil-

laan kaukana raideliikenneyhteyksistä, jotka ovat kahden muun keskuksen sijaintia keskeisesti määrittäviä tekijöitä.



Kuva 8: Pakkalan alueen rakennuksia käyttöönottovuoden mukaan. Kauppakeskus Jumbo kartan keskellä keltaisella, Kartanonkoski keskellä alhaalla violetilla. (SeutuCD 2009)

2.3 Kriteerit ja keskusten vertailu

Työn kriteereiden muodostamisen lähtökohtana on ollut kaksi näkökulmaa. Ensimmäinen liittyy nykyisiin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä pääkaupunkiseudulla korostettuihin yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteisiin, joissa korostetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja joukkoliikenteen kehittämistä. Toinen näkökulma liittyy jo valmiisiin arviointikriteereihin, joista hyödynnetään etenkin Panu Söderströmin laatimaa kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteeristöä (liite 1), joka oli käytössä Helsingin yliopiston maantieteen osastolla aiheesta järjestetyllä kurssilla.

Kriteerien luomisessa on painotettu näkökulmia, jotka tuovat tarkasteltavien keskusten eroja esille. Keskukset esitetään kriteeriä kuvaavassa kaaviossa ja niiden sijoittuminen vastausvaihtoehtojen välillä perustuu tutkijan havaintoihin ja niistä johdettuihin tulkintoihin. Monien kriteerien kohdalla keskusta ei voida sijoittaa ainoastaan yhteen vastausvaihtoehtoon johtuen alueiden sisäisistä eroista. Tällöin keskus esitetään useamman vastausvaihtoehdon välillä. Kaikissa vertailuissa vastauksia perustellaan kuvailevalla tekstillä ja kuvamateriaalilla. Kriteeristö mahdollistaa keskusten vertailun viiden eri ominaisuuden mukaan.

Kriteeri 1: Keskuksesta on havaittavissa useamman eri aikakauden kaupunkirakennetta. Aikakaudet pyritään tässä jäsentämään vuosikymmenittäin. Havainnoinnissa kiinnitetään huomiota talojen arkkitehtuurin ja eri toimintojen sijoitteluun alueen sisällä.



(jos alue ylittää luokkarajan, siinä on keskuksen sisäisiä merkittäviä eroja, jotka halutaan tuoda esille)

Ensimmäisessä vertailukriteerissä havainnoidaan keskusalueilla ilmenevää eri aikakausina toteutunutta kaupunkirakennetta. Tarkoituksena on ymmärtää, kuinka yhtenäisiä keskusalueet ovat ajallisesti ja suunnitteluideologialtaan. Tämän kriteerin arvioinnissa on kentällä tehtävän havainnoinnin lisäksi hyödynnetty myös luvun 2.2 karttaesityksiä.

Keskuksista Tikkurilassa on havaittavissa eniten eri aikoina muodostunutta kaupunkirakennetta. Tikkurila on tarkasteltavista kohteista pisimpään keskusalueena kehitetty alue, ja alueelta erottuu selkein kokonaisuuksina 1960–1970-luvun virastokorttelit, asemanseudun 1990–2000-luvun uudet rakennukset, kaupalliset rakennukset 1980–1990-luvulta sekä 2000-luvulta, ja tämän lisäksi eri vuosikymmeninä rakennetut asuinalueet (esim. 1970-luvun Kukkaketo).

Myyrmäessä taas erottuu selvästi 1970-luvulla rakennettu pohjoisosan asuinalue sekä 1980-luvulta lähtien muodostunut eteläosan asuinalueen ja kahden kauppakeskuksen muodostama



Kuvat 9 ja 10: Tikkurilan juna-aseman ympäristössä on 1950-luvun sekä 1990–2000 lukujen rakennuksia. Oikean puoleisessa kuvassa taas näkyy Myyrmäen 1970-luvun kerrostalorakentamista ja samalla vuosikymmenellä rakennettu Vaskivuoren lukio.

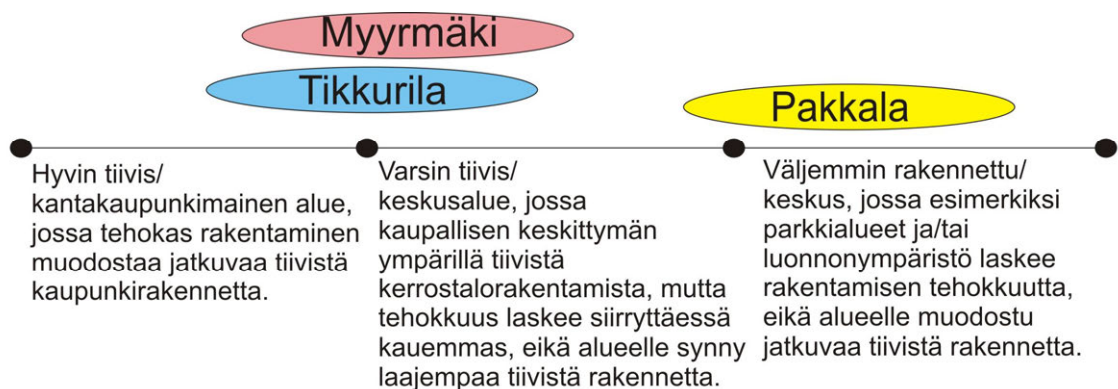


Kuvat 11 ja 12: Pakkalan Kartanonkosken asuinalue 2000-luvulta. Alueen rakentamisessa on nähtävissä uusurbanistisia vaikutteita.

alue. 1970-luvun suunnitteluajattelu näkyy pohjoisosan selkeässä ruutukaavan mukaisessa korttelirakenteessa, kun taas eteläosan uudemmilla asuinalueilla rakennukset sijoittuvat vapaammin.

Pakkala on taas nuorimpana keskuksena selkeästi viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana rakentunut. Vaikka alueen eri osissa on sovellettu lähtökohdiltaan erilaisia suunnittelusuuntauksia, alue luokituu tässä tarkastelussa yhden aikakauden ilmentymäksi.

Kriteeri 2: Keskus on havainnoinnin perusteella kahteen muuhun keskukseen verrattuna tiiviimmin/väljemmin rakentunut. Tarkastelussa huomioidaan lähinnä alueen rakennusten korkeus, rakennusten väliset etäisyydet ja eri toimintojen sijoittuminen suhteessa toisiinsa.



Toisessa kriteerissä vertaillaan havaintojen pohjalta keskuksien kaupunkirakenteen tiiviyyttä ja rakentamisen tehokkuutta suhteessa toisiin keskuksiin. Koska tarkastelualueilla on merkittäviäkin sisäisiä eroja tarkasteltavan kriteerin suhteen, pyritään jokaisesta alueesta muodostamaan kattava, koko aluetta kuvaava yleisarvio.



Kuvat 13 ja 14: Vantaan korkeimman rakennuksen Kielotornin ympäristöä Tikkurilassa, sekä Kukkakedon punatiilisiä asuinrakennuksia 1970-luvulta.

Vantaan kaksi vanhempaa keskusta ovat tässä vertailussa arvioitu Pakkalan aluetta selkeästi tiiviimmiksi ja kaupunkimaisemmiksi keskusalueiksi. Tikkurila on keskuksista selvästi tiivein ja alue muodostaa jatkuvaa kaupunkirakennetta, vaikka alueen tietyissä osissa on vielä rakentamattomia alueita. Myyrmäessä rakennusten korkeuden takia alue on kokonaisuutena tehokkaimmin rakennettu. Etenkin Myyrmäen kaupallisten keskittymien ympäristössä on kompaktikaupungin ajattelun mukaan varsin tiiviisti rakentuneita alueita. Tiiviys kuitenkin laskee siirryttäessä asuinalueille.



Kuvat 15 ja 16: Myyrmäen bussiasema kauppakeskus Myyrmannin ja juna-aseman suunnasta sekä Myyrmäenraitin toimisto- ja asuinkerrostaloja.

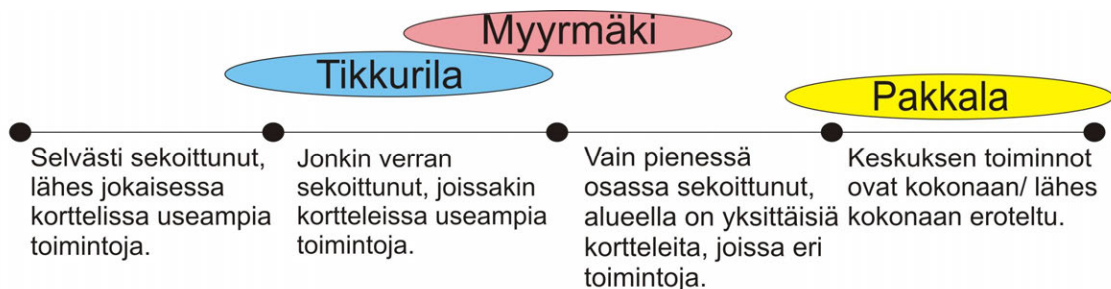
Pakkalan keskuksen suhteen koko aluetta kuvaavan arvion tekeminen oli haastavaa, sillä alue muodostuu rakentamistehokkuudeltaan erityyppisistä alueista, ja alueen tiiviyyttä voi mitata monella tavalla. Kuitenkin yleisesti rakentamistehokkuus on suurta vain tietyissä paikoissa ja kokonaisuutena suuret tiet, risteykset, teiden liittymät, parkkialueet ja osittain myös viheralueet tekevät keskuksesta selkeästi vähemmän tiiviin ja vähemmän kaupunkimaisen kuin muut vertailussa mukana olleet keskukset. Asuinalueet ovat rakenteeltaan tiiviitä ja toisaalta myös Jumbon

kauppakeskus on tehokkaasti rakennettu kaupallinen keskittymä. Alue ei kuitenkaan muodosta yhtenäistä ja tiivistä, kaupunkikeskukselle ominaista kokonaisuutta.



Kuvat 17 ja 18: Pakkalan keskuksessa on sekä tiivistä asuinalueetta, että valtaväylien halkomia kauppakeskusten ja toimistokeskittymien alueita.

Kriteeri 3: Toimintojen sekoittuneisuus: eri toiminnot, kuten asuminen, palvelut ja työpaikat ovat selvästi sekoittuneet alueellisesti ja alue on toiminnoiltaan monipuolinen. Keskuksen alueita ei ole merkittävästi eroteltu käyttötarkoituksen mukaan.



Kolmannessa kriteerissä tutkittiin keskusalueiden toiminnallista sekoittuneisuutta. Kenttätutkimuksessa tarkasteltiin sijoittuvatko keskusalueilla erilaiset toiminnot samoihin kortteleihin ja rakennuksiin, vai ovatko toiminnot eroteltu eri alueille. Kolmen keskuksen väliltä löytyi eroja, jotka liittyvät osittain alueiden suunnittelun taustalla vaikuttaneisiin eri aikakausien ajattelutapoihin.

Tikkurilan alueella oli havaittavissa keskuksista eniten toimintojen sekoittuneisuutta, etenkin rautatieaseman läheisyydessä, keskeisimpien kaupallisten keskittymien luona sekä tietyissä asuinkortteleissa. Palvelut, asuminen ja toimistotilat sijaitsivat samoissa kortteleissa ja myös samoissa rakennuksissa. Alue on muodostunut pidemmän ajan kuluessa, mikä myös vaikuttaa siihen, että Tikkurilasta on löydettävissä eri aikakausien suunnitteluun ja ajan tarpeisiin liittyvää toimintojen sijoittelua. Kuitenkin Tikkurilassa on myös selkeästi vain asumiseen tarkoitettuja

kortteleita. Kokonaisuudessaan keskusta-alueelta löytyi kuitenkin toiminnallista sekoittuneisuutta enemmän kahteen muuhun keskukseen verrattuna.



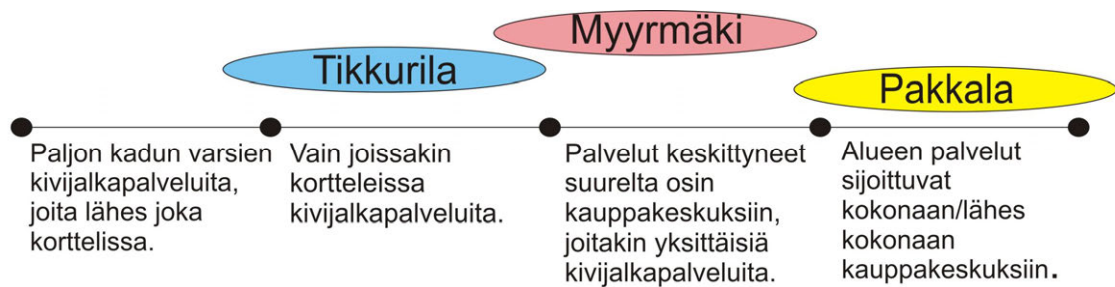
Kuvat 19 ja 20: Vasemmalla Myyrmäen kauppakeskus Myyrin sisäänkäynti, kävelykadun päässä juna-asema. Oikealla Tikkurilan Tikkuraitin kävelykatu palveluineen.

Myyrmäessä kaupallisten keskittymien ja juna-aseman seudulla sijaitsee myös merkittävästi erityyppisiä toimintoja. Tikkurilaan verrattuna asuinalueet erottuvat kuitenkin selvemmin kaupallisten ja julkisten palveluiden alueista. Pakkalan keskuksessa asuminen, kaupalliset palvelut ja työpaikka-alueet on kaikkein selkeimmin eroteltu toisistaan. Jumbon kauppakeskukseen ovat keskittyneet alueen palvelut, Kartanonkoskelle ja muille asuinalueille asuminen. Toimistot, varastot ja tehdastoiminnot taas sijaitsevat lähinnä Kehä III:n varsilla.



Kuvat 21 ja 22: Vasemmalla Jumbon kauppakeskus Kartanonkosken asuinalueelta kuvattuna. Oikealla kuva Myyrmännin kauppakeskuksen edustalta.

Kriteeri 4: Keskusalueella on toimintoja/palveluita, jotka ovat suoraan saavutettavissa julkisesta katutilasta. Lähinnä tarkastelussa painottuvat rakennusten kivijaloissa olevat liikkeet tai toisaalta palveluiden keskittyminen kauppakeskuksiin.



Neljännessä kriteerissä tarkoituksena on vertailla, onko eri aikoina muodostuneissa keskuksissa katujen varsilla talojen kivijaloissa palveluita, vai ovatko palvelut sijoittuneet lähinnä kauppakeskuksiin. Tarkastelu on jatkoa edelliselle kriteerille, jossa tutkittiin laajemmalla tasolla, miten eri toiminnot ovat keskuksissa sijoittuneet. Tarkastelusta voidaan päätellä, miten eri aikoina muodostuneissa keskuksissa palveluiden sijoittumista on ajateltu: onko niitä haluttu keskittää suuriin yksiköihin, vai sekoittaa muun rakenteen yhteyteen katujen varsille.



Kuvat 23 ja 24: Jumbon kauppakeskus sisältä kuvattuna ja Tikkurilassa sijaitseva asuinkerrostalo, jonka katutasossa palveluita.

Tikkurilassa on tutkimusalueista selvästi eniten kortteleita, joissa rakennusten kivijaloissa on palveluita. Keskuksessa on myös kävelykatu, joka toimii alueen pääasiallisena kaupallisena keskittymänä, ja jonka varrella on runsaasti palvelutarjontaa. Myös keskusalueen muissa kortteleissa on jonkin verran kadunvarsien liiketiloja.

Myyrmäessä palvelut ovat selvästi keskittyneet alueen kauppakeskuksiin ja niiden lähikortteleihin. Alueella on kuitenkin jonkin verran myös kadunvarsipalveluita, osittain kauppakeskusten ja osittain toimistorakennusten katutasossa. Asuinalueilla kadunvarsipalveluita on selkeästi vähemmän, ja ne sijoittuvat vain tiettyihin kortteleihin.



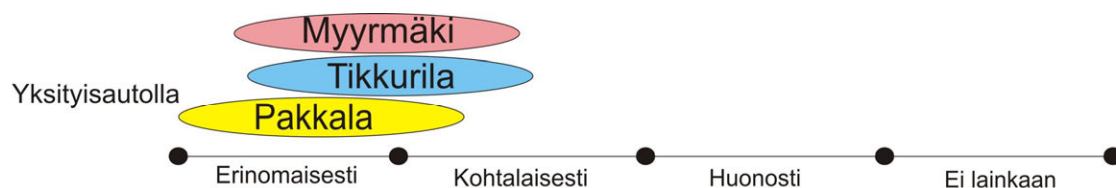
Kuvat 25 ja 26: Myyrmännin kauppakeskuksen ostoskäytävä ja Myyrmäen 1970-luvulla rakennetun asuinalueen kadunvarsipalveluita.

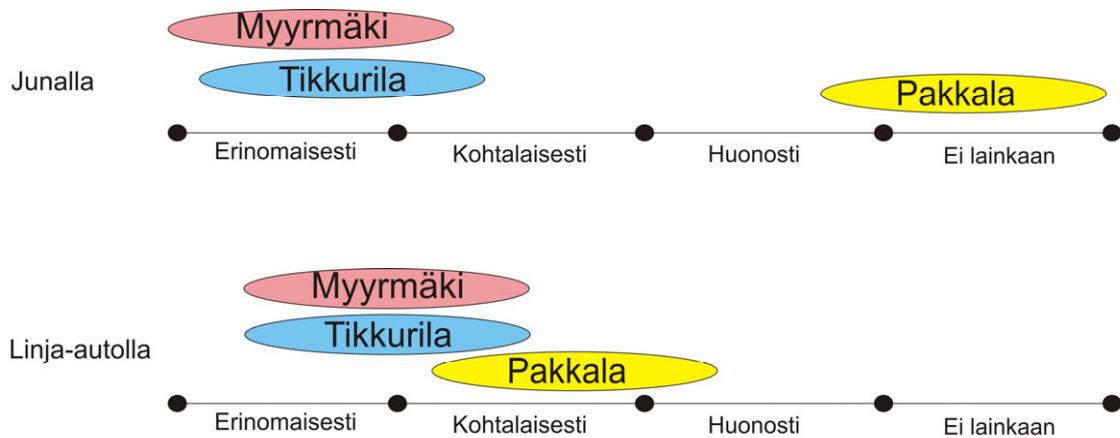
Pakkala poikkeaa kahdesta muusta alueesta, sillä alueen palvelut ovat keskittyneet lähestulkoon kokonaan Jumbon kauppakeskukseen. Kartanonkosken asuinalueella ei ollut kadunvarsipalveluita kenttätutkimuksen mukaan lainkaan. Myöskään Pakkalan muiden asuinalueiden rakennuksissa ei ole palveluita, vaan ne sijaitsevat keskitetysti kauppakeskuksessa.



Kuvat 27 ja 28: Tikkurilan Kukkakedossa sijaitsee kivijalkapalveluita, joita oikeanpuoleisen kuvan Kartanonkoskelta ei löydy.

Kriteeri 5: Keskusten palveluiden saavutettavuus keskuksen ulkopuolisilta alueilta eri liikennevälineiden näkökulmasta. Keskus sijaitsee kulkuvälineelle tärkeän väylän vieressä ja sen palveluiden saavutettavuudessa on panostettu kyseiseen liikennevälineeseen.





Viimeisessä tarkastelussa vertaillaan kenttätöön pohjalta alueiden palvelukeskittymien saavutettavuutta eri kulkuvälineillä. Keskusalueet ovat ennen kaikkea kaupallisten ja julkisten palveluiden keskittymiä, ja niiden saavutettavuus on olennaista myös alueen ulkopuolelta. Tärkeimpänä tarkastelun kohteena on keskuksen liikenteen suunnittelu ja alueen palveluiden saavutettavuus sen ulkopuolelta. Tarkastelussa huomioidaan, miten eri kulkuvälineisiin on panostettu alueen sisäisessä liikennesuunnittelussa ja rakenteessa. Yksityisautoilun suhteen arvioidaan parkkitilojen, autoilun infrastruktuurin ja palvelukeskittymien sijaintia suhteessa tärkeimpiin liikenneväyliin alueen sisä- ja ulkopuolella. Linja-auton suhteen tarkastellaan pysäkkien sijaintia, yhteysien määriä sekä yleisesti linja-autoliikenteen näkyvyyttä keskuksissa. Junayhteyden kohdalla tarkastellaan lähinnä palveluiden sijaintia suhteessa juna-asemaan.



Kuvat 29 ja 30: Tikkurilan keskusta bussiyhteyksien varressa ja Tikkurilan juna-asema.

Radanvarsien Tikkurila ja Myyrmäki erottuvat Pakkalan keskuksesta etenkin junayhteyden osalta. Kummassakin keskuksessa junayhteys on ollut jo keskuksen muodostumisen kannalta olennainen tekijä. Etenkin Myyrmäessä alueen palvelut keskittyvät tiiviisti aseman välittömään läheisyyteen. Myös Tikkurilassa merkittävä osa palveluista on aseman ympäristössä. Kummankin keskuksen palvelut sijoittuvat myös bussiyhteyksien varrelle, ja alueilla on omat linja-



Kuvat 31 ja 32: Paikallisjuna lähdössä Myyrmäestä kohti Martinlaaksoa, oikealla Myyrmannin paikoitusalue.

autoasemat. Autoilun näkökulmasta Myyrmäen palvelut ovat hieman paremmin saavutettavissa verrattuna Tikkurilaan, koska alueen liikennejärjestelyt ovat selkeämpiä ja paikoitustilat parempia. Myyrmäki on selkeämmin yhden aikakauden suunnittelun tulosta, mikä näkyy myös siinä, että paikoitustilat ovat otettu Tikkurilaa selkeämmin huomioon koko alueen kattavassa suunnittelussa. Tikkurilassa ajoneuvoliikennettä on kaikkien keskuksen kortteleiden ympärillä, kun taas Myyrmäessä autoilu on eriytetty keskuskortteleiden ulkopuolisille pääväylille.



Kuvat 33 ja 34: Jumbon kauppakeskuksen liikennejärjestelyitä Pakkalassa

Pakkalan keskus sijaitsee usean kilometrin päässä junayhteyksistä ja alueen palvelut eivät ole tällä kulkuvälineellä saavutettavissa. Alueelle tulee linja-autoyhteyksiä, mutta ympäristössä korostuu ensisijaisesti panostus autolla liikkumiseen. Kauppakeskus Jumbo sijaitsee suurten valtavylien kupeessa ja alueen liikennejärjestelyissä on panostettu liittymiin, liikenneympyröihin ja parkkitiloihin, joiden kautta palveluiden saavutettavuus on tehty autolla helpoksi. Pakkalan sijainti koko pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteessa on autoliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta erinomainen. Verrattuna kahteen muuhun keskukseen Pakkalassa korostuvat junayhteyden puuttuminen ja autoilun suosiminen.

2.4 Yhteenveto ja johtopäätökset

Kriteereihin pohjautuvasta vertailusta voidaan havaita keskusten suunnittelun tuottaman kaupunkirakenteen eroja sekä vertailla palveluiden sijoittumista ja saavutettavuutta alueilla. Kriteeritarkastelujen pohjalta keskuksien ominaispiirteistä voidaan sanoa, että Tikkurila ja Myyrmäki muodostuivat monessa mielessä samantyyppisiksi, kun taas Pakkala erosi muista enemmän.

Keskusten eroja ja samankaltaisuutta voidaan osittain selittää niiden suunnittelun taustalla vaikuttaneilla ajattelutavoilla. Tikkurila on muodostunut pisimmän ajan kuluessa ja alueella on myös kahteen muuhun keskukseen verrattuna kohtalaisesti eri aikakausina rakentuneita kerroksia. Myyrmäessä ennen kaikkea 1970- ja 1980-luvulla toteutuneet osat ovat näkyviä. Merkittävien ero Tikkurilan ja Myyrmäen välillä liittyy Tikkurilan kehittymiseen pitkän aikavälin aikana, kun taas Myyrmäessä yhden ajan suunnittelu vaikuttaa huomattavasti alueen yleiskuvaan. Tikkurila tuntuu itsenäiseltä suomalaiselta pikkukaupungilta, kun taas Myyrmäki on luonteeltaan selvemmin suuremman kaupunkialueen aluekeskus. Myyrmäki on kokonaisuutena pitkälti suunniteltu, kun taas Tikkurila vaikuttaa alueelta, joka on kehittynyt eri aikoina erilaisten vaikutteiden mukana. Nyky-Tikkurilan suhteen on vaikea mainita yhtä selvää suuntausta alueen suunnittelussa, Myyrmäen kohdalla tämä on helpompaa.

Nuorimmassa Pakkalan keskuksessa on kahteen muuhun verrattuna selvästi vähemmän eri aikojen kaupunkirakennetta. Mielenkiintoista Pakkalan suhteen kuitenkin on, että alueella on lyhyen ajanjakson aikana muodostuneesta kaupunkirakenteesta huolimatta vaikutteita eri aikakausien kaupunkisuunnittelusta. Kartanonkosken asuinalueen suunnittelussa on esillä historiallisia tyylejä. Merkittävää on myös, että keskus on toiminnoiltaan selvästi eriytynein tarkastelluista alueista. Asia on mielenkiintoinen funktionalistisen suunnitteluperinteen näkökulmasta, joka korostaa toimintojen erottelua. Nykypäivänä sekoittuneisuutta on monilla alueilla pyritty edistämään, mutta Pakkalassa näin ei ole tehty.

Radanvarteen syntyneet Tikkurila ja Myyrmäki ovat toiminnallisesti sekoittuneempia ja tiiviimpiä, muuhun kaupunkirakenteeseen selvemmin kytkeytyneitä alueita Pakkalaan verrattuna. Pakkala on enemmän muusta kaupunkirakenteesta erillinen palvelukeskittymä, joka on suunniteltu saavutettavaksi autolla. Keskuksen palvelut ovat keskittyneet täysin yhteen kauppakeskukseen, jonka ympäristö on suunniteltu palvelemaan autoliikennettä. Myös Tikkurilassa ja Myyrmäessä merkittävä osa palveluista on keskittynyt kauppakeskuksiin, mutta ne rajautuvat jalankulkualueisiin tai hyvin jalankulkuun soveltuviin katuihin. Tikkurilan ja Myyrmäen keskustaan sijoittuu myös selvemmin jäsenneltyä julkista kaupunkitilaa sekä merkittäviä julkisia palveluita. Näissä keskuksissa on tavoiteltu kaupunkilaisten yhteistä julkista tilaa, jota taas Pakkalassa korvaavat kauppakeskuksen sisätilat.

Tikkurilan ja Myyrmäen sijoittumiseen ja suunnitteluun on olennaisena osana vaikuttanut ratayhteys. Pakkalassa radan tilalla on moottoritie, mikä on vaikuttanut keskuksen luonteeseen. Pakkalan ja Jumbon saavutettavuus perustuu pääasiassa autoliikenteeseen, ja palveluiden sijainti ohjaa ihmisten liikkumiskäyttäytymistä joukkoliikenteestä yksityisautoiluun. Lentokentän läheisyys, vilkkaat liikenneväylät sekä vielä 1980-luvulla rakentamattomat alueet, ovat mahdollistaneet Vantaan perinteisistä keskuksista poikkeavan keskusalueen synnyn. Pakkala ja laajempi lentokenttäkaupunki näyttäytyy kansainvälisyyttä ja kaupallisuutta sekä menestyviä yrityksiä ja asukkaita houkuttelevana keskuksena, kun taas Tikkurila ja Myyrmäki ovat enemmänkin perinteisiä lähialueiden asukkaita palvelevia aluekeskuksia. Tikkurila ja Myyrmäki syntyivät hyvinvointivaltion rakentamisen aikana, kun taas Pakkala, ja etenkin Kartanonkosken alue vaikuttaa enemmänkin alueellista vetovoimaisuutta ja kilpailua muihin alueisiin nähden korostavan jälki-modernin suunnitteluajattelun tuotokselta.

Tulevina vuosina Vantaan rakennusprojekteissa ja keskusverkon kehityksessä palataan taas radan varrelle, kun Marja-Vantaan kaupunginosien rakentaminen pääsee vauhtiin lentokentän Vantaankosken rataa ja päärataa yhdistävän uuden kehäradan varrella.

Lähteet

- Finavia (2012). Helsinki-Vantaan lentoaseman nettisivut. 20.1.2012. <<http://www.helsinki-vantaa.fi/>>
- Hankonen, Johanna (1994). *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta: suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. 539 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Jaakola, Ari & Mari Vaattovaara (2002). Helsingin seudun kasvun logiikka vuosituhannen taitteessa. *Teoksessa* Keskinen Vesa, Martti Tuominen & Mari Vaattovaara (toim.): *Helsinki – pohjoinen metropoli*, s. 109–125. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Jauhiainen, Jussi (1995). *Kaupunkisuunnittelu, kaupunkiuudistus ja kaupunkipolitiikka: kolme eurooppalaista esimerkkiä*. Turun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 146. Turun yliopisto.
- Leccese, Michael & Kathleen McCormick (toim.): *Charter of the New Urbanism*. 194 s. McGraw-Hill, New York.
- Schulman, Harry (1990). *Alueelliset todellisuudet ja visiot. Helsingin kehitys ja kehittäminen 1900-luvulla*. YTK, TKK, Espoo
- SeutuCD (2009) Helsingin seudun ympäristö (HSY), Helsinki.
- Vantaa alueittain (2010). Vantaan kaupunki.
http://www.vantaa.fi/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset/prime101.aspx
- Vantaa (2002) *Keskuksset - lähtökohdat ja alustavat tavoitteet*. Yleiskaavatoimikunta 12.12.2002, oheisaineisto 6/1.
- Yleiskaava (2007) *Vantaan yleiskaava 2007*. Vantaan kaupunki.

3 Espoon Lommila kestävän yhdyskuntarakenteen kiistakysymyksenä

Iiro Grönberg ja Petteri Kosonen

3.1 Tutkimuksen tausta: Hypermarketit ja kestävä yhdyskuntarakenne

Viimeisten vuosikymmenien aikana kauppakeskusten koot ovat olleet jatkuvassa kasvussa, ja ihmisten asiointi on siirtynyt pienempien lähikauppojen sijaan yhä useammin suuriin hypermarketeihin (Rehunen 2011). Suurten teiden risteyskohtiin, kauas kaupunkikeskustoista sijoittuvat kauppakeskukset ovat nousseet myös valtakunnan tasolla merkittäväksi poliittiseksi kiistakysymykseksi (esim. Ympäristöministeriö 2011, Rakennuslehti 2010). Moottoriteiden varsille rakennettavien kauppakeskusten on arvioitu rapauttavan perinteisen kaupunkikeskustan elinvoimaa ja hajauttavan kaupunkirakennetta. Suurten yksiköiden on arvioitu uhkaavan lähipalveluiden olemassaoloa ja niiden pelätään pakottavan ihmiset matkustamaan aiempaa pidempiä arkipäivän ostosmatkoja.

Suurten kauppakeskusten takia asiointi keskittyy yhä harvempiin paikkoihin, jolloin keskimääräiset ostosmatkat pitenevät ja riippuvuus autosta kasvaa. Tämä lisää liikenteestä syntyviä kasvihuonepäästöjä ja luo paineita uusiin tieliikenneinvestointeihin. Kaupan keskittyminen, kaupunkirakenteen hajoaminen ja puhtaasti autoiluun perustuva elämäntapa ovat myös toisiaan vahvistavia kehityskulkuja. Tämän takia monien mielestä erityisesti kaupan suuryksiköiden sijaintia tulisi ohjata nykyistä vahvemmin. Vastakkaisissa argumenteissa on usein korostettu uusien kauppakeskusten merkitystä työllistäjinä ja painotettu, että julkinen sektori ei saisi liiaksi puuttua kaupan alan kilpailuun. Ensisijaisesti oman kuntansa taloudesta ja työllisyydestä huolissaan olevat päättäjät pyrkivät kuitenkin usein optimoimaan kunnan verokertymän, jolloin kuntien kaavoitusmonopoli ja kunnallinen verotusoikeus saattavat johtaa koko kaupunkiseudun kannalta epäoptimaalisen lopputuloksen. Hajanaista kuntarakennetta onkin pidetty yhtenä tekijänä, joka on aiheuttanut kiistoja kaupan sijoittumisesta (Kaupan liitto 2011).

Suuria kauppakeskuksia on kritisoitu laajemman näkökulman ohella myös siitä, että ne tuottavat perinteiseen kaupunkiin verrattuna persoonatonta ja keinotekoista ympäristöä. Toiminnot keskittyvät keskusten sisätilaan, ja lähiympäristö koostuu usein parkkialueista ja jäsentymättömästä tilasta, jonka ainoa tarkoitus on saada asiakas mahdollisimman vaivattomasti kauppakeskuksen sisätiloihin. Perinteisten pääkatujen sijaan toiminnot ovat siirtyneet yhä enemmän kauppakeskusten katettuun sisätilaan, johon on pyritty kopioimaan kaupunkien perinteisiä kävelykatuja (Lowe 2002: 264). Suuria kauppakeskuksia varten rakennettava tieinfrastruktuuri tekee kaupan ympäristöstä kaupunkitilan näkökulmasta köyhää ja myös hankaloittaa kauppakeskuksen saavu-

tettavuutta jalankulkijan näkökulmasta. Tämän takia moottoriteiden varsille sijoittuvat päivittäistavarakaupan suuryksiköt ovatkin nykyisissä kaupunkisuunnittelun ihanteissa nähty epätoivottuna kehityksenä. Nykyiseen maankäyttö- ja rakennuslakiin (Finlex 2009) ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin (Turunen 2003: 27) kirjatut periaatteet ovat monilta osin ristiriidassa moottoriteiden varsille rakennettavien suurten kauppakeskusten kanssa.

Puolentoista kilometrin päähän Espoon keskuksesta suunniteltu Lommilan kauppakeskus on hyvin kuvaava esimerkki kaupunkialueen reunalle sijoittuvasta kauppakeskuksesta ja aiheeseen liittyvistä kiistakysymyksistä.

Tutkimuskysymykset

Tämä työ rakentuu kolmen tutkimuskysymyksen ympärille. Ensimmäinen kysymys on, millaisena Lommilan kauppakeskushanke näyttäytyy seudullisesta näkökulmasta, ja miten se saattaa vaikuttaa Helsingin seudun yhdyskuntarakenteeseen. Toisena näkökulmana on arvioida Lommilan vaikutuksia Espoon keskukseen. Minkälaiseksi osaksi nykyistä Espoon keskusta Lommila muodostuisi ja miten se vaikuttaisi lähiympäristöönsä, nykyiseen Espoon keskukseen ja näiden väliin jäävään alueeseen? Kolmantena tutkimuskysymyksenä on tarkastella Lommilan suunnitteluun liittyviä vuorovaikutusosapuolia. Ketkä kannattavat ja ketkä vastustavat Lommilan kauppakeskuksen rakentamista, ja minkälaisia argumentteja he käyttävät? Miten yhdyskuntarakenteeseen ja kaupunkiympäristön monipuolisuuden liittyvät näkökannat esiintyvät näiden henkilöiden argumentoinnissa?

3.2 Vuorovaikutusosapuolet Lommilan suunnittelussa

Kaupunginvaltuusto

Suomen kunnilla on itsemääräämisoikeus, mikä tarkoittaa, että ne voivat päättää pitkälti omista asioistaan. Ylintä valtaa Espoossa pitää 67-jäseninen valtuusto, joka valitaan joka neljäs vuosi. Nykyinen kausi kestää vuoden 2012 loppuun. Suurimmat puolueet ovat kokoomus 26 paikkaa, vihreät 11 paikkaa ja SDP 9 paikkaa. Kaupunginvaltuusto vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta sekä valvoo kunnan toimielimien toimintaa. Lisäksi se hoitaa kaupungin hallinnon järjestämisen ja valvoo kaupungin etuja. Kaupunginvaltuusto nimittää kaupunginhallituksen, joka valmistelee valtuuston käsittelemät asiat ja vastaa kunnan hallinnosta ja taloudesta. Kaupunginhallitus myös panee päätökset täytäntöön. Kaupunginvaltuusto voi tehdä päätöksiä vain kaupunginhallituksen valmisteluista. Espoon kaupunginhallituksessa on 15 jäsentä, jotka valitaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Kaupunginvaltuusto nimittää myös tarvittavat lautakunnat, joiden

tehtävänä on valmistella asioita kaupunginhallituksen päätettäväksi. Lautakunnilla on usein myös jonkin verran itsenäistä päätösvaltaa.

Lommilan tapauksessa hankkeesta on ensin äänestetty kaupunkisuunnittelulautakunnassa, josta päätös on mennyt kaupunginhallituksen kautta valtuustoon hyväksyttäväksi. Kaupunginvaltuustossa erityisesti kokoomus on kannattanut Lommilan rakentamista. Sen argumentoinnissa on korostettu kauppakeskuksen työllistävää vaikutusta ja sitä, että poliitikkojen tehtävä ei ole rajoittaa liiketoimintaa, vaan luoda sille edellytyksiä. Suurista puolueista erityisesti vihreät, mutta myös SDP ovat esittäneet kriittisempiä näkökantoja. Niiden argumenteissa on korostettu enemmän kaupunkiympäristön monipuolisuuteen ja kestäväan yhdyskuntarakenteeseen liittyviä näkökulmia.

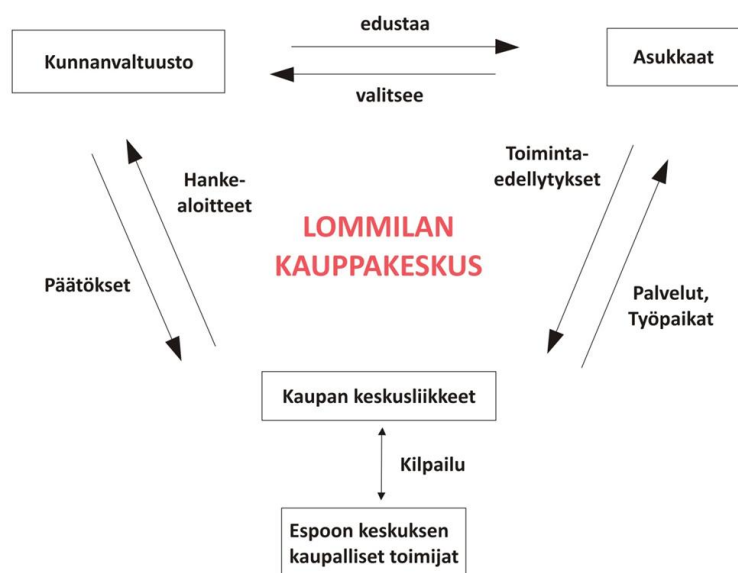
Kaupalliset toimijat

Kaupan keskusliikkeiden pohjimmaisena motiivina on kaupan taloudellinen kannattavuus. Kesko ja S-ryhmä hankkivat Lommilan alueen maanomistuksen ja asettivat asemakaavamuutoksen vireille. Kaupan keskusliikkeiden toimintaa ohjaavat tavoitteet taloudellisesta kannattavuudesta ja kasvusta. Lommila on voimakkaasti kasvavassa Espoossa otollinen kauppapaikka, jonka käyttöönottoa kaupan keskusliikkeet ovat yrittäneet vauhdittaa viime vuosien ajan. Keskusliikkeet ovat argumentoinnissaan korostaneet hankkeen synnyttämiä työpaikkoja ja kauppakeskuksen tuomaa taloudellista kasvua. Myös nykyiset Espoon keskuksen kaupalliset toimijat pyrkivät taloudelliseen kasvuun. Nii-

den on kuitenkin oman sijaintinsa vuoksi kannattanut argumentoinnissaan ottaa huomioon myös yhdyskuntarakenteeseen ja kaupunkiympäristöön liittyviä näkökulmia

Asukkaat

Tutkimuksemme kannalta tärkeä osapuoli ovat myös asukkaat. He vaikuttavat asumispreferensseillään, liikkumisellaan ja kulutuskäyttäytymisellään merkittävästi kau-



Kuva 35: Tärkeimmät vuorovaikutusosapuolet Lommilan kauppakeskushankkeessa

pan sijoittumiseen ja yhdyskuntarakenteeseen. Tärkeää on huomata, että asukkaat myös valitsevat kaupunginvaltuuston joka neljäs vuosi. Näin ollen valtuustossa istuvat edustavat hyvin pitkälti asukkaiden mielipiteitä ja näkemyksiä. Valtuutettujen on toimittava äänestäjien ehdoilla ja vaalilupauksen edellyttämällä tavalla (kuva 35).

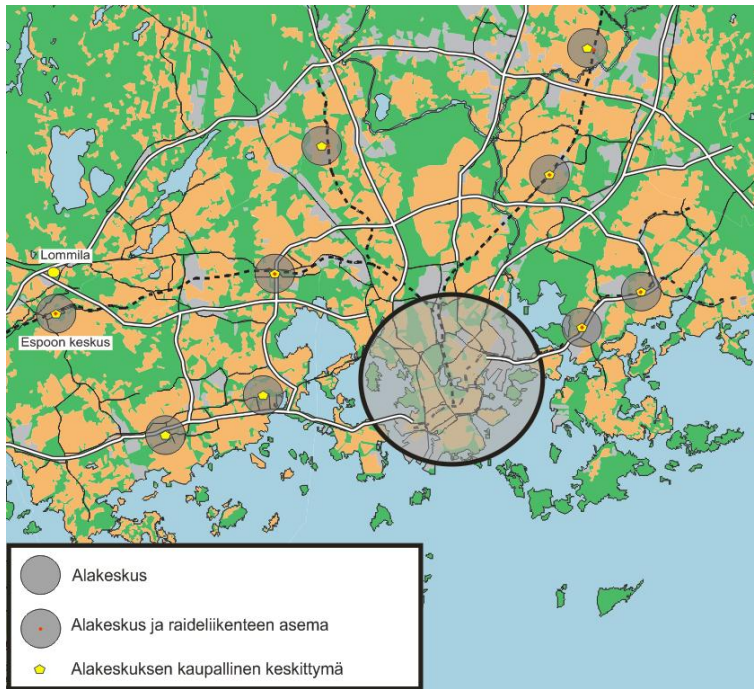
3.3 Espoon keskus ja Lommila osana pääkaupunkiseutua

Espoon kaupunki on hahmotellut kaupungin palveluverkon muodostuvan viiden kaupunkikeskuksen ympärille, ja Espoon keskus on Espoonlahden, Leppävaaran, Matinkylän ja Tapiolan ohella yksi näistä (Espoon kaupunki 2011a: 53). Myös koko kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen vyöhykejaossa Espoon keskus on luokiteltu yhdeksi pääkaupunkiseudun alakeskuksista, mutta se näyttäytyy keskuksista palveluiltaan heikoimpana (Ristimäki ym. 2011: 23).

Espoon keskus ei ole pääkaupunkiseudun tai edes Espoon merkittävimpiä alakeskuksia. Alakeskukseksi Espoon keskuksen välittömässä ympäristössä on kohtuullisen vähän asukkaita (Ristimäki ym. 2011: 22). Toisaalta Espoon keskus toimii maantieteellisesti katsottuna koko harvasti rakennetun Keski- ja Pohjois-Espoon aluekeskuksena ja sen vaikutuksen voidaan nähdä ulottuvan myös läntisten kehyskuntien puolelle. Espoon keskus sijaitsee nimensä mukaisesti suurin piirtein keskellä Espoon kuntaa, mutta kaupunkirakenteellisesti katsottuna se on melko irrallaan muista Espoon tiiviisti rakennetuista alueista. Tämän takia sillä on oma vahva vaikutusalueensa, johon ei kovin herkästi vaikuta muiden Espoon alakeskusten kehitys (Espoon kaupunki 2011a: 60).

Kaupan alan työpaikkoja on Espoon keskuksessa muihin aluekeskuksiin verrattuna vähän, mutta hallinnon työpaikkoja on paljon (Ristimäki ym. 2011: 22). Espoon keskus toimiikin nimensä mukaisesti Espoon hallinnollisena keskuksena. Se on myös selkeä Keski-Espoon joukkoliikenteen solmukohta. Viime vuosina Espoon keskuksen alueelle on tullut paljon täydennysrakentamista ja aluetta on yritetty kehittää voimakkaasti (Espoon kaupunki 2011b). Histan rakentamisen ansioista Espoon keskuksen suuralueen on tulevaisuudessa arvioitu kasvavan Espoon viidestä keskusalueesta kaikkein voimakkaimmin (Espoon kaupunki 2011a: 19).

Espoo syntyi toisistaan erillisten esikaupunkialueiden kokoelmana ja sitä onkin usein pidetty esimerkkinä huonosta kaavoituksesta (Maisala 2008: 11). Helsingin seudun kasvaessa Etelä- ja Keski-Espoo ovat tulleet vahvasti osaksi Helsingin sisempiä esikaupunkialueita. 1990-luvulta lähtien Espoon kasvu ei olekaan enää samalla tavalla luonut uutta hajautunutta rakennetta (Jaakkola & Vaattovaara 2002). Esimerkiksi uudemmat suuret kauppakeskukset kuten Lippulaiva, Iso Omena, Sello ja Entresse on sovitettu keskelle olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Lommilan kauppakeskushanke eroaa merkittävästi tästä trendistä.



Kuva 36: Pääkaupunkiseudun alakeskukset ja Lommila

(kartan aineistot: SeutuCD 2009)

Lommilan kauppakeskus sijoittuisi noin puolitoista kilometriä Espoon keskuksen asemasta pohjoiseen. Laajasta seudullisesta näkökulmasta katsottuna se kuuluu ehdottomasti Espoon keskuksen vaikutuspiiriin. Se kuitenkin sijoittuu selvästi Espoon keskuksen jalankulkuvyöhykkeeksi arvioidun alueen ulkopuolelle. Lommilan lähimpiä vertailukohtia pääkaupunkiseudulla ovat tällä hetkellä Jumbo ja Viikin Prisma. Ne eivät sijaitse minkään suuren

asuinalueen keskellä, vaan moottoriteiden varsilla, lähimmän asutuskeskittymän ulkopuolella. Kaikissa tämänhetkisissä Helsingin seudun alakeskuksissa (kuva 36) tärkein kaupallinen keskittymä sijaitsee joukkoliikenteen solmukohdan välittömässä läheisyydessä. Muihin Helsingin seudun merkittäviin alakeskuksiin verrattuna Lommilan kauppakeskus sijoittuisi kauas varsinaisesta alakeskuksen ydinalueesta. Lommilaa onkin suunniteltu merkittävältä osin Espoon keskuksen ohi autoilevien ihmisten ostospaikaksi (Kivinen 2011). Seudullisesta näkökulmasta katsottuna Lommila on kiistatta osa Espoon keskusta, mutta se on sitä aivan eri tavalla, kuin muut tämän hetkisten Helsingin aluekeskusten kauppakeskukset. Lommila eroaa merkittävästi tavasta, jolla Espoossa on viimeisen kymmenen vuoden aikana sijoitettu kaupan suuryksiköitä. Iso Omena, Sello ja Entresse ovat kaikki sijoittuneet aluekeskuksen ytimeen, Espoon kontekstissa erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

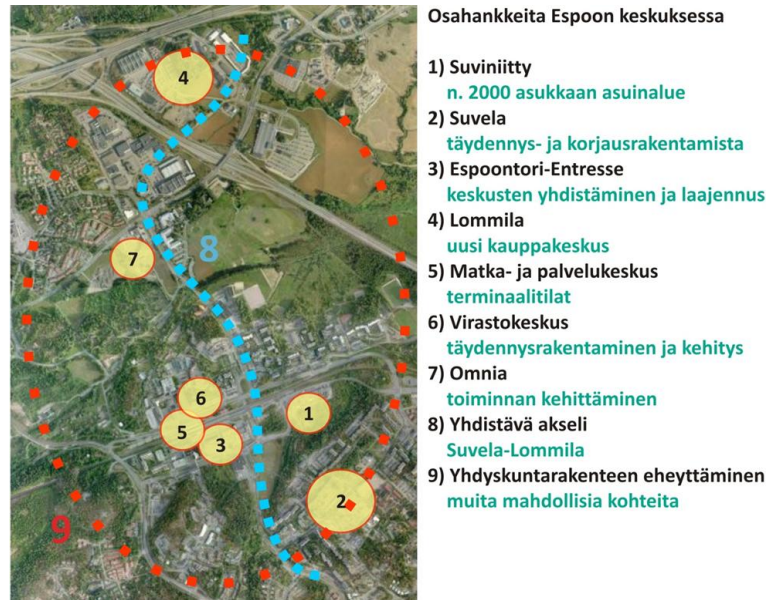
Lommilan suunnitteludokumenteissa on arvioitu, että Lommila vähentäisi selkeästi autolla ajettavien kilometrien määrää (Espoon kaupunki 2011b). Tämä pitää varmasti paikkansa niiden ihmisten osalta, jotka joka tapauksessa kulkevat autollaan johonkin suureen kauppakeskukseen. Mikäli Lommila ei vaikuttaisi muihin kauppoihin tai kaupunkirakenteeseen, se todennäköisesti vähentäisikin liikennettä. Suuret kaupan keskittymät tarvitsevat suuria asiakasvirtoja, jolloin ne luovat uhkaa nykyisille lähipalveluille, ja samalla ne saattavat tulevaisuudessa pakottaa ihmisiä lisäämään auton käyttöä. Suurilla kauppakeskuksilla on vaikutuksia myös yhdyskuntarakenteeseen. Lommilan tapauksessa olennaista ei siis ole pelkästään se, miten se vaikuttaa nykyisten

asukkaiden liikkumiseen. Hyvä kysymys on esimerkiksi, että miten Lommila vaikuttaa tulevan Histan asuinalueen palvelutarjontaan. Etäisyyttä Histan ja Lommilan välillä on hieman alle kymmenen kilometriä, joka on automatkana vajaat kymmenen minuuttia.

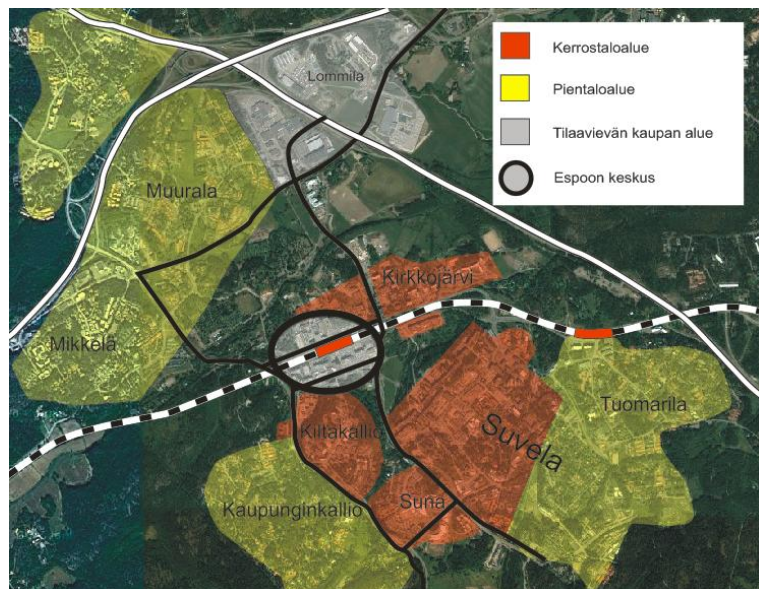
3.4 Espoon keskuksen yleiskuvaus

Tällä hetkellä Espoon keskuksen toiminnallisena keskusalueena voidaan pitää rautatieaseman ympäristöä. Asema ja lukuisat alueen katuverkossa kulkevat bussilinjat tekevät siitä selkeän Keski-Espoon joukkoliikenteen solmukohdan. Viime vuosina asemaa ja sille johtavia ylikulkusiltoja on modernisoitu. Aseman yhteyteen on myös suunniteltu nykyistä suurempaa matkakeskusta (Espoon kaupunki 2011d).

Radan pohjoispuolella sijaitsee Espoon virastokeskus ja alueella on merkittävästi hallinnon työpaikkoja. Radan eteläpuolella sijaitsee alueen kaupallinen keskus, jossa on kaksi pienempää itsenäistä kauppakeskusta, Espoontori ja Entresse. Espoon keskus on yksi kaupungin keskeisimpiä kehittämiskohteita ja alueella on käynnissä useita hankkeita (kuva 37).



Kuva 37: Espoon keskuksen osakehittämishankkeita
(pohjakartta: Bing Maps)



Kuva 38: Espoon keskuksen ympäristön tärkeimmät asuinalueet
(pohjakartta: Google Maps)

Varsinaisen Espoon keskuksen ydinalueen ympäristössä on nykyisellään melko vähän asumista. Espoon keskusta on pidetty varsin hajanaisena ja sitä on kuvailtu jopa *lähiörakenteiden kollaa-*

siksi, jonka osaset ovat levinneet joutomaan ympärille (Espoon kaupunki 2003). Kahden kilometrin säteellä Espoon keskuksesta asuu tällä hetkellä noin 25 000 ihmistä. Espoon keskuksen asumisen painopiste sijoittuu kuitenkin radan eteläpuolelle. Tällä alueella sijaitsevat Suvelan suuri kerrostaloalue, Saarniraivion ja Kiltakallion kerrostaloalueet, sekä Sunan, Kaupunginkallion ja Tuomarilan pientaloalueet. Radan koillispuolella sijaitsee Kirkkojärven kerrostaloalue. Kauempana radan ja Kehä III:n välissä sijaitsevat Mikkilän ja Muuralan pientaloalueet. Lommila siis sijoittuu suhteellisen kauas Espoon keskuksen suurimmista asuinalueista (kuva 38).

3.5 Lommilan kauppakeskushankkeen historia ja yleiskuvaus

Kehä III ja Turunväylän risteyksessä olevan paikan kaupallinen potentiaali on ollut tiedossa jo vuosikymmeniä. Vuokko Rouhiaisen (2011) mukaan amerikkalainen autokauppa havitteli paikkaa jo 1940-luvulla. Liikennevirrat ovat sittemmin kasvaneet huimasti ja alueelle onkin sijoittunut historian varrella erilaisia yrityksiä. Lommilan alueelle on varattu maakuntakaavassa paikkaseudulliselle vähittäiskaupan suuryksikölle. Lommilan maa-alueen pääasiallisina omistajina ovat tällä hetkellä HOK-Elanto, Kesko, Veho ja Espoon kaupunki. Kaavamuutos kauppakeskuksen saamiseksi alueelle on ollut vireillä 2000-luvun alusta lähtien. Tällä hetkellä alueella toimivat muun muassa McDonald's ja Veho. Alue on nykyisellään hahmottumaton tilakokonaisuus, jossa sijaitsee vain muutamia yrityksiä.

Lommilan kauppakeskus on vihreiden ensimmäisen kauden kunnallispolitiikon Tiina Elon (2011) mukaan ollut pitkään esillä. Ensimmäiset suunnitelmat uudesta kauppakeskuksesta on tehty jo vuonna 2003. Kaupunginhallitus on kehottanut kaupunkisuunnittelukeskusta vuonna 2004 asemakaavoittamaan alueen ja selvittämään kaupan edellytykset Lommilassa. Asemakaavan muutosluonnos on ollut ensimmäisen kerran nähtävillä vuoden 2006 lopussa, mutta se palautettiin. Kaavamateriaaliin edellytettiin lisäksi selvitys ympäristövaikutuksista, liikennejärjestelyistä ja kauppakeskuksen liittämisestä osaksi Espoon keskusta. Suurin hiertävä tekijä on Elon mukaan ollut päivittäistavarakaupan määrä, jonka mitoitukselta on ollut erimielisyyksiä. Maan omistavien kaupan keskusliikkeiden laskelmien pohjalta ehdotettiin päivittäistavarakaupan minimimääräksi 8800 kerrosneliometriä, jota pyrittiin Tiina Elon aloitteesta rajoittamaan 4000 kerrosneliometriin. Esitys hävisi lautakunnassa äänin 6-7. Lautakunnan toimintaa vauhditettiin Espoon kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjooksen toimesta. Jaos kehotti kaupunkisuunnittelulautakuntaa hyväksymään asemakaavamuutos mahdollisimman nopeasti, jotta asemakaava saadaan vietyä läpi vielä tämän vuoden aikana.

Mikäli Lommilaan olisi sijoitettu ainoastaan tilaa vievää kauppaa, ei hankkeesta olisi syntynyt suuria kiistoja. Nyt näyttää siltä, että uusi kauppakeskus on toteutumassa päivittäistavarakaupan

hypermarket-ratkaisujen pohjalta. Kauppakeskuksesta päivittäistavarakaupalle varatut 8800 kerrosneliometriä mahdollistavat kahden suuren hypermarketin sijoittumisen Lommilaan. Huomionarvoista on, etteivät tähän lukuun sisälly kauppojen käyttötavara-, vaatetus- ja vapaa-ajanostot, vaan ainoastaan päivittäistavarapuoli. Tästä syystä hypermarkettien todelliset pinta-alat nousevat huomattavasti päätettyä mitoitusta suuremmiksi. Kaiken kaikkiaan kauppakeskusten laajuus olisi noin 110 000 kerrosneliometriä, josta vuokrattavaa kerrosalaa olisi noin 88 000 kerrosneliometriä. Tämän lisäksi alueelle on suunnitteilla liike-, toimisto, ja hotellirakentamista yhteensä 35 500 kerrosneliometriä sekä teollisuus- ja varastotilaa 27 000 kerrosneliometriä (Espoon kaupunki 2011c). Kauppakeskus on suunniteltu rakennettavaksi kahdessa vaiheessa (50 000 + 60 000 kerrosneliometriä). Suunnitelmien mukaan toinen vaihe voidaan käynnistää vasta, kun ensimmäinen vaihe on valmis.

Tiina Elon (2011) mukaan Espoon kaavoitus on pitkälti maanomistajalähtöistä. Koska Espoon kaupunki ei itse omista juurikaan maata, sen uudisrakennushankkeet ovat usein olleet rakennusliikkeiden kanssa tehtäviä aluekehittämissopimuksia. Espoo on kuitenkin viime vuosina pyrkinyt lisäämään omaa strategista maaomistustaan, joka vahvistaa kaupungin kykyä laatia omaehtoisia kaavoituspoliittisia ratkaisuja. Elinkeinojen ja työelämän edistäminen on ollut perinteisesti Espoon kaupungille tärkeää. Espoon kaupunginvaltuustossa pitkään vahvana ollut kokoomus on tunnettu yrittäjyyden tukija, mikä on edesauttanut suuria kaupallisia projekteja saamaan rakennusoikeutta.

Lommilaa rajaavat kahdelta reunalta vilkkaasti liikennöidyt moottoritiet: pohjoisessa Kehä III ja etelässä Turunväylä. Kolmas aluetta rajaava väylä on länsipuolella sijaitseva Espoontie. Tämän takia Lommila on useimpien autoilijoiden näkökulmasta paremmin saavutettavissa kuin nykyinen Espoon keskus, jota autoilijat ovat kuvanneet sumpuksi (Elo 2011). Koska Lommila sijaitsee irrallaan nykyisestä yhdyskuntarakenteesta, on sen saavutettavuus jalankulkijoiden ja julkisen liikenteen käyttäjien näkökulmasta hyvin huono. Suureksi arvioitujen asiakasmäärien takia ympäristön teitä on myös levennettävä ja liikennejärjestelyjä muokattava voimakkaasti uusiksi (Kivinen 2011).

Jalankulkijat ja pyöräilijät kulkevat Lommilassa suunnitelmien mukaan kaikkiin merkittäviin autoväyliin nähden eri tasossa. Suunnitelmissa on myös jatkaa toiminnallista akselia bulevardina Lommilaan asti. Bulevardi kulkisi Turunväylän yli, jolloin sitä ei voi pitää jalankulun näkökulmasta erityisen miellyttävänä ympäristönä. Vaikka esimerkiksi kevyen liikenteen yhteyksiä on Lommilan suunnitelmassa selkeästi ajateltu, täytyy jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ylittää tai alittaa eri tasossa vähintään yksi vilkkaasti liikennöity väylä päästäkseen Lommilaan. Huolellisella suunnittelulla jalankulku ja pyöräily voidaan ottaa selkeästi nykytilannetta paremmin

huomioon, jolloin Lommilaan muodostuu jossain määrin nykyistä miellyttävämpää kaupunkitilaa. Suurin ongelma kuitenkin on, että Lommila on suhteellisen irrallaan nykyisestä yhdyskuntarakenteesta, eivätkä kevyen liikenteen yhteydet pysty tätä perusongelmaa muuttamaan.

3.6 Entressen ja Espoontorin suhde Lommilaan

Tämänhetkisen Espoon keskuksen kaupallisen ytimen muodostavat kauppakeskukset Entresse ja Espoontori, ja niitä voidaan pitää suhteellisen hyvin nykyiset yhdyskuntasuunnittelun tavoitteet täyttävänä kokonaisuutena. Ne sijaitsevat joukkoliikenteen kannalta helposti saavutettavassa paikassa. Viimeaikaisen ja tulevan täydennysrakentamisen myötä alueen ympäristössä on kaupan toimintojen lisäksi myös merkittävästi asumista. Lisäksi Entresseen on kaupallisten toimintojen ohella sijoitettu julkisia palveluja kuten kirjasto. Kauppakeskuksen pihalle on pyritty luomaan julkista tilaa, johon on sijoitettu istutuksia, penkkejä ja esimerkiksi koripalloteline. Kauppakeskuksen ympäristön kaupunkidesigniin on kiinnitetty selkeästi huomiota. Entressen ja Espoontorin välillä Siltakatu on päällystetty mukulakivetyksellä ja ajoväylät ovat kapeahkoja, joka selkeästi jalankulkijan asemaa alueella. Entressen puolella liikkeisiin pääsee myös sisään katutasosta ja kadun ja rakennusten rajapintaan on kiinnitetty huomiota. Espoon keskuksen laadukkain kaupunkimainen ympäristö sijoittuu Siltakadun ympäristöön Entressen ja Espoontorin väliselle alueelle (kuva 39).

Entressen omistavan sijoitusyhtiön edustajan Kalle Myllymäen (2011) mukaan Lommilan kauppakeskus on keskipitkällä aikavälillä Espoon keskuksen kaupallisille toimijoille ehdoton uhka. Alueelle syntyvä voimakas kilpailutilanne luo epävarmuutta sijoittajissa ja vaikeuttaa yrittäjien houkuttelemista Espoon keskuksen. Mikäli koko Espoon keskus kuitenkin kehittyy



Kuva 39: Entressen ja Espoontorin välistä katutilaa

ennusteiden mukaisesti ja kaikki suunnitelmat toteutuvat, pitkällä aikavälillä molemmille kaupallisille keskittymille löytyy todennäköisesti riittävästi ostovoimaa. Myllymäki (2011) toteaa, että laskelmien mukaan tähän kuitenkin menee vielä noin 15–20 vuotta ja monien kehittämissankkeiden yllä leijuu epävarmuuden uhka. Aika näyttää, että riittääkö esimerkiksi kaikkiin

Espoossa käynnissä oleviin liikennehankkeisiin rahoitusta ja kuinka maailmantalous kehittyy nykyisen taantumän jälkeen. Mikäli suurimmat asiakasvirrat suuntautuvat tulevaisuudessa Espoon keskuksen sijasta Lommilaan, vähentää se Espoon keskuksessa liikkuvien ihmisten määrää. Tätä kautta se vähentäisi nykyisen Espoon keskuksen ydinalueen merkitystä ja keskuksen kehitys saattaisi taantua.

Kun Espoontori ja Entresse muodostavat kaupunkirakenteeseen keskeisesti sijoittuvan palvelukeskittymän, Lommila suuntautuu lähialueiden sijasta enemmän lännen suuntaan. Vaikka näiden kahden kaupallisen keskittymän kohderyhmät poikkeavat toisistaan, syntyy alueelle kuitenkin hetkellisesti kaupallinen ylitarjonta (Myllymäki 2011). Espoon keskuksen elinvoimaisuus on uhattuna, sillä skaalaeduillaan houkutteleva Lommilan yksikkö sijaitsee 1,6 kilometrin päässä keskustapalveluista. Espoon keskuksen nykyiset kaupalliset toimijat pyrkivät reagoimaan Lommilan markkinoille tuloon nostamalla omaa profiiliaan. Suunnitelma tuplata kaupallinen myymäläpinta-ala voisi toteutua aikaisintaan vuonna 2015. Myllymäen (2011) mukaan yhteistyö Espoontorin kanssa tuleekin tulevaisuudessa kasvamaan. Suunnitelmissa on erillisten kaupakeskusten yhdistäminen kävelysillalla ja keskinäisen yhteistyön vahvistaminen. Tavoitteena on luoda Espoon keskukselle samanlainen ”kaupallinen sydän” kuin Sello on Leppävaarassa.

3.7 Lommila, Espoon keskus ja niitä yhdistävä akseli

Etäisyys Lommilan ja Espoon keskuksen aseman välillä on noin puolitoista kilometriä. Hyväksyttäväksi kävelymatkaksi kauppaan on yleensä mielletty korkeintaan reilu puoli kilometriä (Kanninen 2010: 60). Lommilaa ei siis voi pitää Espoon keskuksen asukkaiden lähipalveluna. Espoon keskusta ja Lommilaa yhdistävät tällä hetkellä Kirkkokatu ja Espoontie, joiden ympäristö on melko jäsentymätöntä. Kirkkokadun eteläosan ympärillä sijaitsee Kirkkojärven asuinalue. Rakennukset sijaitsevat alueella kuitenkin kymmenien metrien päässä kadusta, ja katu rajautuu Kirkkojärven alueella pääosin parkkialueisiin. Kirkkojärven pohjoispuolella Kirkkotien ympäristö on rakentamatonta. Tie rajautuu eteläpuolella metsikköön sekä peltoalueisiin ja pohjoispuolella golfkenttään. Pohjoisimmassa osassa sitä ympäröi molemmilta puolilta ammattiopisto Omnian kampusalue. Nykyisellään Kirkkokatua ei voi pitää kovin kaupunkimaisena ja jalankulkijan näkökulmasta sen varrelle ei ole muodostunut laadukasta kaupunkiympäristöä. Lommilaan liittyvissä suunnitelmissa on ollut esillä, että yhteyttä voitaisiin tulevaisuudessa jatkaa nykyisen Turunväylän ylitse Lommilaan kaupunkibulevardina.

Radan eteläpuolella Kirkkokatu muuttuu Sunantiekseksi, ja yhdessä nämä tiet muodostavat koko Espoon keskuksen suuralueen etelä-pohjois-suunnassa halkovan pääväylän. Tätä väylää on Espoon keskuksen kehittämissuunnitelmassa (Espoon kaupunki 2003) kuvailtu tulevaisuudessa

kaupunkimaiseksi katutilaksi. Väylä on liikenteellisesti yksi Espoon keskuksen tärkeimmistä teistä, mutta sitä voisi kuvailla ennen kaikkea kokoojakaduksi, jossa autoliikenteen nopeudet ovat kohtuullisen suuria. Suvelassa sitä rajaavat lähinnä parkkialueet sekä jäsentymättömät metsiköt ja viheralueet. Jalankulkijan näkökulmasta Sunantie ennemminkin erottaa Suvelaa Sunasta ja Kiltakalliosta kuin yhdistää niitä siihen. Tämän pitkän väylän saaminen kaupunkilaisten julkiseksi tilaksi, kuten sitä kehittämissuunnitelmassa kuvaillaan, on haastava ja pitkä projekti. Pohjois-eteläsuuntainen akseli on niin pitkä, että sitä on vaikea ajatella varsinaisesti katutilana. Espoon kaupungin edustajat ovat arvioineet, että Lommilan rakentaminen vauhdittaa Nimismiehenpellon ja Kirkkotien ympäristön kehittymistä (Kivinen 2011). Olennainen kysymys kuitenkin on, kannattaako alueen rakentamiseen panostaa ennen kuin nykyisin lähiöiden kollaasiksi kuvailtu Espoon keskuksen ydinalue on rakennettu tiiviiksi ja toimivaksi kokonaisuudeksi. Mikäli Lommila rakennetaan ja Kirkkotien ympäristön kehittämiseen ei löydy riittävästi resursseja, on seurauksena aiempaa hajanaisempi Espoon keskus. Joka tapauksessa tämän kokonaisuuden muuttaminen kaupunkimaiseksi tulee viemään paljon aikaa. Tällä hetkellä parhaat edellytykset julkisen tilan luomiselle ovat muualla kuin Lommilassa tai sen lähiympäristössä.

3.8 Johtopäätökset ja pohdintaa

Tässä työssä on tarkasteltu Lommilan kauppakeskushanketta kaupunkirakenteen kestävyys- ja kaupunkiympäristön monipuolisuuden näkökulmista. Näistä näkökulmista katsottuna Lommilan kauppakeskushankkeeseen liittyy monia ongelmia, joita olemme kritisoineet työssämme. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että pitäisimme hanketta täysin epäonnistuneena.

Suurin kiistakysymys Lommilan kohdalla on ollut, että se on nykyisestä rakenteesta irrallaan oleva, puhtaasti kaupallinen keskittymä, joka yksipuolisuutensa ja sijaintinsa vuoksi saattaa hajottaa yhdyskuntarakennetta. Se myös todennäköisesti lisää autoilua eikä loisi perinteiseksi kaupunkitilaksi laskettavaa ympäristöä. Perusongelma on, että kauppakeskus sijoittuu huonosti suhteessa olemassa olevaan rakenteeseen. Lommilan suunnitelmissa on monella tavalla pyritty ottamaan huomioon kevyttä liikennettä, joukkoliikennettä, kaupunkiympäristön monipuolisuutta sekä rakennusten energiankäyttöä (Arkkitehdit Tommila 2011). Moottoriteiden risteykseen sijoittuvaa Lommilaa on siis yritetty miettiä näkökulmista, joita ei tavallisesti automarketteja suunniteltaessa painoteta. Ongelmana kuitenkin on, että lähtökohta kaupunkirakenteen ja kaupunkiympäristön laadun kannalta on äärimmäisen vaikea. Jalankulkua ja pyöräilyä huomioivat korjaustoimenpiteet vaikuttavat hyviltä, mutta ne eivät pysty ratkaisemaan sijainnin aiheuttamaa perusongelmaa. Vaikka kevyen liikenteen reitit olisivat tyydyttävät, ei ympäristö ole etenkin kävelyyn houkutteleva, jos välimatkat ovat pitkiä ja rakenne hajanainen (Kanninen 2010: 83). Lommilan asiakkaita suuri enemmistö tulee asioimaan kauppakeskuksessa autolla. Tämän ta-

kia suunnitelmat alueen yhdistämisestä Espoon keskukseen kevyen liikenteen väylin ja bulevardein tuntuvat keinotekoisilta. Kuinka moni lopulta käyttää puolentoista kilometrin kevyen liikenteen yhteyttä esimerkiksi talviaikaan? Onkin kiinnostavaa tarkkailla, miten Espoon keskus kehittyy tulevana vuosikymmeninä ja miten tilanne saadaan ratkaistua.

On hyvä, että Lommilan suunnittelussa on pyritty ottamaan huomioon myös yhdyskuntarakenteellisia ja kaupunkitilallisia näkökulmia. Lommilan suunnitelmissa olevista kevyen liikenteen väylistä ja joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmista onkin pidettävä kiinni. Mielestämme tulevaisuudessa on kuitenkin olennaisinta pitää huolta, ettei Lommilan rakentaminen aiheuta taantumista nykyiselle Espoon keskuksen ydinalueelle. Kukaan ei voi varmuudella tietää tarkalleen, miten Lommila tulee vaikuttamaan Espoon keskukseen. Koska uhka painopisteen siirtymisestä pohjoiseen on olemassa, tulisi aseman seudun kehittäminen pitää samanaikaisesti vähintään viime vuosien tasolla. Viimeaikaiset kehitystoimet, kuten aseman modernisoiminen, Entressen valmistuminen ja monipuolinen täydennysrakentaminen ovat parantaneet keskuksen viihtyisyyttä sekä tiivistäneet sitä aiempaa kaupunkimaisemmaksi. Tällä kehityksellä on ollut myös positiivisia vaikutuksia Espoon keskuksen imagoon, ja on tärkeää, ettei tämä kehitys pysähdy. Negatiiviseksi kääntyvä kehityssuunta heikentäisi jo ennestään huonomaineisen alueen asemaa. Pidämme tämän hetkisiä täydennysrakentamissuunnitelmia ja kauppakeskusten yhdistämistä hyvinä ideoina. Toivomme, että näihin projekteihin suunnataan riittävästi resursseja. Mikäli Lommilaan vievän Kirkkotien ympäristön rakentaminen kilpailee samoista resursseista aseman seudun kanssa, tulee resurssit suunnata ensisijaisesti aseman seudun kehittämiseen.

Jos jatkossakin suuria kaupan yksiköitä sijoitetaan selkeästi erilleen nykyisestä rakenteesta, on sillä negatiivisia vaikutuksia kestäväälle yhdyskuntarakenteelle. Tällaisia ongelmia on myös hyvin vaikea korjata jälkikäteen. Siksi olisi toivottavaa, että kaikki osapuolet pyrkisivät tosissaan ottamaan yhdyskuntarakenteen hajautumiseen liittyvät näkökulmat huomioon. Mikäli tulevaisuudessa halutaan välttää rakenteesta irrallisten markettien rakentamista, olisi poliitikkojen, virkamiesten ja elinkeinoelämän yhteistyössä löydettävä uusia tapoja, joilla kaupunki- ja aluekeskuksista tulisi aiempaa houkuttelevampia sijaintipaikkoja päivittäistavarakaupan suuryksiköille. Jos tähän ei pystytä, vaihtoehtoiksi jäävät aiempaa tiukempi lainsäädäntö ja normiohjaus. Tätä saatetaan pitää julkisen vallan liiallisena puuttumisena kaupan kilpailuasetelmaan ja sitä kautta elinkeinoelämän hankaloittamisena. Aika näyttää, ovatko yhdyskuntarakenteeseen liittyvät argumentit tulevaisuudessa tärkeämpiä kuin kaupan edistämiseen liittyvät taloudelliset argumentit. Lommilan tapauksessa näin ei vielä käynyt.

Lähteet

- Arkkitehdit Tommila (2011). Lommilan alueen toteutusvaiheet ja kauppakeskus, asemakaavan muutos. Luettu 13.12.2011. <www.espoo.fi/binary.asp?path=136824&field=FileAttachment>
- Elo, Tiina (2011). Kaupunkisuunnittelulautakunnan varapuheenjohtaja. Haastattelu Espoossa 14.10.2011.
- Espoon kaupunki (2003). Espoon keskuksen kehittämisohjelma. Luettu 13.12.2011. <www.espoo.fi/binary.asp?path=5008&field=FileAttachment>
- Espoon kaupunki (2011a). Espoon kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2030. 87 s. *Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisuja 3/2011*.
- Espoon kaupunki (2011b). Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirja 02.02.2011. Luettu 13.12.2011. <<http://espoo04.hosting.documenta.fi/kokous/2011200625-9.PDF>>
- Espoo kaupunki (2011c). Lommilaan suuri kauppakeskus, muuta liiketilaa ja hotelli. Luettu 13.12.2011. <<http://www.espoo.fi/default.asp?path=1;28;29;37412;37483;134522>>
- Espoon kaupunki (2011d). Espoon keskuksen kaupunkiudistuksen toimenpideohjelma 2011–2020. Luettu 14.12.2011. <<http://espoo04.hosting.documenta.fi/kokous/2011200049-4-1.PDF>>
- Finlex (2009). Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta. Luettu 14.12.2011. <<http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2010/20100309>>
- Jaakkola, Ari & Mari, Vaattovaara (2002). Helsingin seudun kasvun logiikka vuosituhaten taitteessa. 109-125 s. Teoksessa Keskinen, Vesa, Martti, Tuominen & Mari, Vaattovaara (toim.). Helsinki – pohjoinen metropoli. Gummerus, Jyväskylä.
- Kanninen, Vesa (2010). Autoriippuvaisen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. 160 s. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101*. Aalto-yliopiston teknillinen korkeakoulu, Espoo.
- Kaupan liitto (2010). Pukkinen syyttää kaupan kaavoitusongelmista hajanaista kuntarakennetta. Luettu 14.12.2011. <http://www.kauppa.fi/ajankohtaista/uutiset/pukkinen_syyttaeae_kaupan_kaavoitusongelmista_hajanaista_kuntarakennetta_19940>
- Kivinen, Mikko (2011). Aluearkkitehti. Haastattelu Espoossa 16.11.2011.
- Lowe, Michelle (2002). Britain's Regional Shopping Centres: New Urban Forms? *Urban studies* 37: 2, 261–274.
- Maisala, Pertti (2008). *Espoo – oma lukunsa: Kaupunkisuunnittelun, kaupunkirakentamisen ja kaavoitushallinnon kehitys vuoteen 2000*. 399 s. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, Espoo.
- Myllymäki, Kalle (2011). Entressen kohdevastaava. Haastattelu Helsingissä 23.11.2011.
- Rakennuslehti (2010). Kaupan liitto: Maankäytön- ja rakennuslain muutos hidastaa kaavoitusta. 14.12.2011. <<http://www.rakennuslehti.fi/uutiset/suunnittelu/23369.html>>
- Rehunen, Antti (2011). Kaupan yhdyskuntarakenteellinen sijoittuminen. Suomen ympäristökeskus. Luettu 14.12.2011 <http://syke.etapahtuma.fi/eTaika_Tiedostot/2/TapahtumanTiedostot/410/Kaupan%20yhdyskunta....pdf>
- Ristimäki, Mika, Hanna Kalenoja & Maija Tiitu (2011). Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet, vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 15/2011*. 97 s. LVM, Helsinki.
- Rouhiainen, Vuokko (2011). Apulaisyleiskaavapäällikkö. Haastattelu Espoossa. 16.11.2011.
- Turunen, Timo (2000). *Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden soveltaminen kaavoituksessa*. 52 s. Ympäristöministeriö.
- Ympäristöministeriö. (2011). Asuntonministeri Jan Vapaavuori: Kaupan ohjauksessa huomio kokonaistaloudellisesta kestävästä kehityksestä. 15.12.2011. <<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=365918&lan=fi>>

4 Itäkeskus ja vuorovaikutteinen liikennesuunnittelu

Stefan Tammilehto, Kristina Salomaa ja Satu Taskinen

4.1 Johdanto

Kurssin alussa opiskelijoille esiteltiin kuusi vaihtoehtoista tehtävää. Valitsimme niistä Itäkeskuksen tapauksen, jossa tutkitaan Kehä I:n ja Itäväylän risteyksen rakentamista eritasoliittymäksi. Osalle ryhmäläisistä alue oli ennestään tuttu, mikä vaikutti valintaan. Itse tehtävän ytimenä on vuorovaikutteinen suunnittelu ja kumppanuusajattelu kaupungin ja asukkaiden näkökulmista. Tavoitteena on selvittää eri osapuolten intressit hankkeessa ja tutkia vuorovaikutuksen toimivuutta ja onnistuneisuutta suunnitteluprosessin eri vaiheissa. Tarkastelussa on erityisesti kansalaisyhteiskunnan ja paikallisen asukasjärjestön rooli suunnittelussa. Tässä työssä pohdimme lisäksi kaupunkiympäristön monipuolisuutta ja laatua sekä sitä, miten näitä tekijöitä voisi parantaa tutkimusalueellamme Itäkeskuksessa.

Työssä tarkastellaan erityisesti kaupunkielämän ja elinympäristön laadun yhteyttä infrastruktuuriin, kaupungin muutosvoimiin sekä siihen, miten keskenään ristiriitaisten intressien yhdentäminen on haaste kaupunkisuunnittelulle. Itäkeskuksen liikennesuunnittelupainotteinen tehtävä eroaa kurssin muista tehtävistä, jotka painottuvat täydennysrakentamiseen. Tehtävän erilaisuus on ollut sekä voimavara että haaste ryhmälle. Koska vuorovaikutus on ympäristön laadun ohella tehtävän keskeisin teema, keskitymme paljolti haastatteluihin, joissa pohdimme näiden kahden teeman suhdetta toisiinsa ja suunnittelun lopputuloksiin.

Itäväylän ja Kehä I:n liittymä sijaitsee Itä-Helsingissä, Itäkeskuksessa, ja se on alueen ylivoimaisesti vilkkain tieliikenteen solmukohta. Itäkeskus on yksi Helsingin tärkeimmistä aluekeskuksista ja palvelukeskittymistä. Itäkeskuksen kauppakeskuksen ja Prisman välissä oleva risteysalue palvelee tällä hetkellä heikosti liikennettä ja kauppakeskuksien asiakkaita. Jalan- kulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta alue on erityisen vaikeaselkoinen ja kaipaa kohennusta. Autoliikenteen kannalta ongelmana on risteysalueen riittämätön välityskyky sekä pääliittymän välittömässä läheisyydessä sijaitsevat muut liittymät, minkä vuoksi alueelle syntyy ruuhkia ja liikenneturvallisuus on heikkoa.

Nykyinen tasoristeys on tarkoitus korvata eritasoliittymällä, mutta kohteen haastavuuden vuoksi suunnittelu on kestänyt pitkään. Itäväylän ja Kehä I:n risteysalueesta on tehty kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa: silta, tunneli ja yhdistelmä molemmista. Vaihtoehdoista on kiistelty, sillä alueen asukkaat puoltavat tunnelivaihtoehtoa ja kaupunki siltavaihtoehtoa.

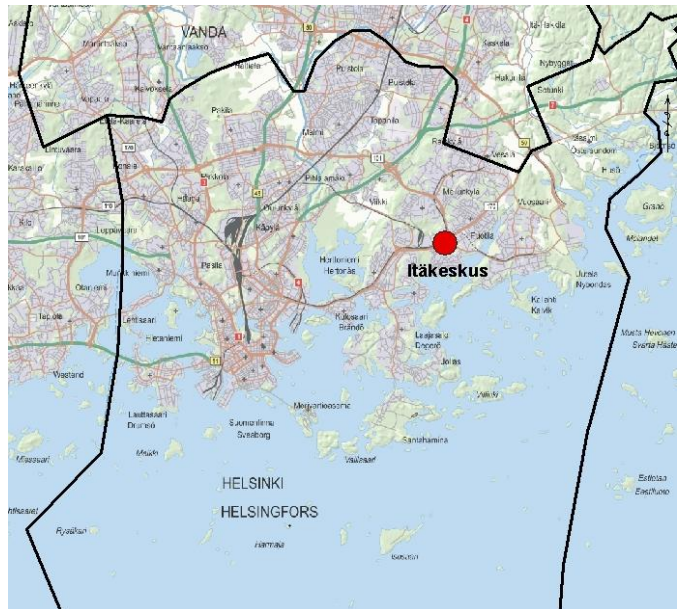
Työtä ohjaamaan muotoilimme seuraavat tutkimuskysymykset, jotka myös kuvastavat hyvin kurssin teemaa:

1. Onko Itäväylän ja Kehä I:n liittymän vuorovaikutusprosessi koettu riittäväksi eri osapuolten näkökulmasta?
2. Minkälaiseksi ympäristö ja sen laatu koetaan tällä hetkellä tutkittavan risteysalueen ympäristössä ja miten näitä tekijöitä tulisi eri toimijoiden mielestä kehittää?

4.2 Tutkimusalueen seudullinen tarkastelu

Itäkeskuksen kaupunginosa sijaitsee Itä-Helsingissä (kuva 40) ja alue kuuluu Vartiokylän peruspiiriin. Itäkeskus muodostaa yhden Helsingin tärkeimmistä aluekeskuksista: alueelle on sijoittunut muun muassa suuri kauppakeskus, metroasema ja liityntäliikenteen terminaalit. Kaksi suurta valtaväylää halkovat aluekeskusta – Kehä I ja Itäväylä.

Itäkeskuksen kaupunginosan pinta-ala on vain 1,17 km², mutta Vartiokylän peruspiiri muodostaa lähes 8 km² kokoisen ja yli 21 000 asukkaan alueen Itä-Helsingin keskeisiin osiin. Vartiokylän, Myllypuron, Mellunkylän ja Vuosaaren peruspiirit muodostavat yhdessä kaupungin itäisen suuralueen, missä asuu yli 100 000 ihmistä. Itäkeskus on niin liikenteellinen kuin palvelullinenkin solmu-kohta ja se palvelee ihmisiä myös lähiympäristöä laajemmin. Suuralueen väestöpohjan odotetaan kasvavan



Kuva 40: Tutkimusalue sijaitsee Itäkeskuksessa.

entisestään lähes kymmenellä tuhannella vuoteen 2016 mennessä. (Helsinki alueittain 2011: 170.) Tärkeän aluekeskuksen statusta vahvistaa Helsingin metrolinjan jakautuminen Itäkeskuksessa Mellunmäen ja Vuosaaren linjoihin. Itäkeskuksessa sijaitsee myös alueen liityntäliikennettä palveleva bussiasema, joka toimii myös Jokeri-linjan päätepysäkkinä. Yhteydet ovat siten monipuoliset ja toimivat.

Suurin osa Itäkeskuksen ja lähialueiden rakennuskannasta on rakennettu lähiörakentamisen kaudella 1960–1980-luvulla. Itäkeskuksen kauppakeskus rakennettiin 1980-luvulla ja kauppakeskusta on laajennettu sen jälkeen tasaisin väliajoin. Uusin lisäys alueen palveluihin on vuonna

2009 valmistunut hypermarket Prisma, joka kilpailee asiakkaita jo 1970-luvun lopulla valmistuneen Citymarketin kanssa. Alueen palvelut ovat siis monipuolisia. Itäkeskuksen kauppakeskus ja kaupan suuryksiköt ovat kuitenkin maisemallisesti köyhiä ja monotonisia. Rakennukset ovat käytännössä suuria harmaita laatikoita, jotka luovat alueelle kolkkoa ja persoonatonta ilmettä. Liikenneväylien ja kaupan suuryksiköiden ohella hallitsevina elementteinä alueella ovat laajat parkkialueet ja lähiökerrostalot. Alueella keskeisesti sijaitseva Itäkeskuksen kauppakeskus on alueen kiistaton maamerkki, joka luo alueelle omaa identiteettiä. (Helsinki alueittain 2011: 172.)

Tämän tutkimuksen keskiössä ovat Itäkeskusta halkovat Itäväylä ja Kehä I, joiden kohtaaminen muodostaa alueelle yhden suurimmista risteysalueista pääkaupunkiseudulla. Itäkeskuksen liittymäalue Kehä I:llä muodostuu kolmesta suuremmasta risteyksestä, jotka sijoittuvat kaikki verrattain tiiviisti, noin 550 metrin matkalle. Risteysalueiden läheinen sijainti toisiinsa nähden luo ruuhkaisuutta alueelle. Tilannetta on yritetty parantaa viimeksi syksyllä 2011 rakentamalla lisää ajokaistoja risteysalueelle sekä Itäväylälle (itä-länsi-suunta) että Kehä I:lle ja Meripellontielle. Liikenteen ruuhkautuminen on helpottunut hieman, mutta ei ratkaisevasti.

4.3 Aineisto ja menetelmät

Työ on tapaustutkimus, jossa tarkastellaan Itäkeskuksessa sijaitsevaa Itäväylän ja Kehä I:n risteysaluetta lähiympäristöineen sekä alueen liikennesuunnitelman vuorovaikutusprosessin riittävyyttä. Menetelmiin kuuluu kriittinen aineistotarkastelu, mutta tärkeimmäksi menetelmäksi työssä muodostui teemahaastattelu. Asiantuntijoilta saadut tiedot perustuvat kahteen teemahaastatteluun ja yhteen sähköpostihaastatteluun, jotka teimme hankkeen eri osapuolten edustajien kanssa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston näkökulmaa edustaa vuorovaikutussuunnittelija Juha-Pekka Turunen (2011) sekä liikennesuunnittelija Samuel Tuovinen (2011), jonka kanssa teimme lyhyen sähköpostihaastattelun. Asukkaiden näkökulmaa taas edustaa Puotila-seura ja seuran puheenjohtajan Pirjo-Liisa Kangasniemen (2011) kanssa tehty teemahaastattelu. Vastauksen vertailukelpoisuuden takaamiseksi pyrimme kysymään mahdollisimman samoja kysymyksiä kaikilta haastateltavilta. Haastattelujen kysymykset koskivat osallistumisen ja vuorovaikutuksen onnistumista, sitä millainen toteutettavan liikennevaihtoehdon tulisi olla sekä sitä mitkä ovat kaupunkiympäristön laatuun vaikuttavia tekijöitä (liite 6).

Kaupunkiympäristön laadun arvioinnissa sovelsimme Panu Söderströmin laatimaa rakennetun ympäristön monipuolisuus- ja laatukriteeristöä (liite 1). Menetelmän avulla arvioimme kaupunkiympäristöä pisteyttämällä sen laatua ja toimivuutta. Tähän liittyen teimme maastokäynnin risteysalueelle, missä suoritimme havainnointia ja valokuvausta. Aineistoomme kuuluvat lisäksi aluetta ja liikenneratkaisua koskevat suunnitteludokumentit sekä verkkojulkaisut. Risteysalueen

suunnittelun tämän hetkinen tilanne on, että jo laaditut ehdotukset on palautettu suunnittelupöydälle jalostusta varten, ja uusia suunnitelmia saadaan odottaa syksyyn 2012.

4.4 Esillä olleet vaihtoehdot

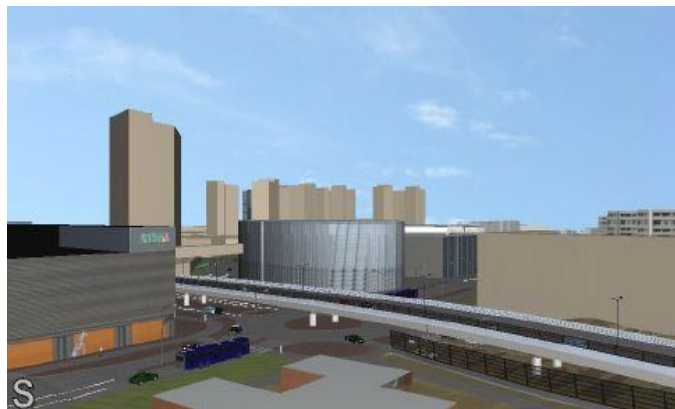
Kehä I:n ja Itäväylän risteysalue on ollut jo pitkään pullonkaulana itäisessä Helsingissä. Alue on ruuhkainen ja paikoittain sekava. Alueella liikkuu paljon työmatkailaisia, muuta läpikulkuliikennettä sekä kauppakeskuksen asiakkaita. Isoimman ongelman alueella muodostaa nykyisten tasoliittymien riittämätön liikenteenvälityskyky sekä se, että liittymät sijait-



Kuva 41: Siltavaihtoehto pohjoisesta (KSV 2011a)

sevat liian lähellä toisiaan. Näistä syistä alue on ruuhkainen ja liikenneturvallisuus heikkoa. Tulevaisuudessa liikennemäärät kasvavat entisestään Itäkeskuksen, Vuosaaren, Östersundomin ja Porvoon suunnille sijoittuvan uudisrakentamisen myötä. Tämän johdosta Helsingin kaupunki ja Uudenmaan ELY-keskus päättivät yhteistyössä laatia maantielain mukaisen yleissuunnitelman alueelle.

Loppuvuonna 2008 esiteltiin ensimmäisen kerran vaihtoehtoluonnoksia koskien Kehä I:n ja Itäväylän liittymää. Tämän jälkeen luonnoksia jalostettiin ja ensimmäiset työn suunnitelmat valmistuivat esiteltäviksi vuonna 2010. Suunnitelmat olivat jo tuolloin hyvin samanlaisia kuin nyt viimeisimpänä esitetyt vaihtoehdot.



Kuva 42: Havainnekuva sillasta koillisesta (KSV 2011a)

Jo tuolloin esityslistalla mainitun siltavaihtoehdon todettiin huonontavan kaupunkimaisemaa huomattavasti. Alueen suunnittelun pitkittynyt aikataulu on seurausta haastavan ympäristön vaatimien lisäselvitysten ja suunnittelun eri osapuolten yhteisymmärryksen tavoittelun johdosta. (KSL 2011.)

Siltavaihtoehdossa rakennettaisiin massiivinen 900 metriä pitkä ja 18 metriä leveä silta (2+2 kaistainen) Kehä I:ltä Meripellontielle. Sillalle tulisi kiertoliittymä ja rampit Itäväylälle (KSV 2011c; liite 2). Siltavaihtoehto on edullisin (91 M €) ja ajoyhteydet ovat selkeät ja liikenteen toiminta olisi tyydyttävä. Korkean siltarakenteen haittapuolena olisivat korkeat melusteet ja siten kaupunkikuvan ja laadun heikentyminen. Havainnekuviissa siltarakennelma muodostuu hyvinkin massiiviseksi ja hallitsee maisemaa (kuvat 41 ja 42). Se niin ikään vahvistaisi liikennealueen hallitsevaa vaikutusta ympäristössä verrattuna tunnelivaihtoehtoon. Kaupunki kannatti siltavaihtoehtoa, koska sitä pidettiin liikenteellisesti toimivimpana ja kustannustehokkaimpana silloisista vaihtoehtoista.

Tunnelivaihtoehdossa taas Itäväylä laskettaisiin tunneliin risteyksen kohdalta ja kiertoliittymän kautta rakennettaisiin noin 400 metriä pitkä tunneli Vuosaaren suuntaan (kuvat 43 ja 44). Kehä I:lle rakennettaisiin puolestaan 2+2-kaistainen, 300 metriä pitkä silta. Tämän lisäksi Visbyntatua jatkettaisiin ja se nostettaisiin niin ikään sillalle Itäväylän yli aina Itäkadulle (KSV 2011c; liite 3). Käytännössä ajoyhteydet monimutkaistuisivat, ja liikenteen toimivuus onkin todettu tässä vaihtoehdossa heikoksi. Vaihtoehto on ehdotuksista selvästi kallein (195 M € + käyttökustannukset), mutta valtaosa alueen asukkaista kannattaa tunnelivaihtoehtoa, sillä se on kaupunkikuvallisesti miellyttävin. Suuret liikennevirrat jäi-

sivät osittain piiloon maan alle, mikä lisäisi jalankulkijoiden turvallisuutta ja liikkumismahdollisuuksia sekä parantaisi kaupunkiympäristön laatua. Maisemallisesti suurimmat negatiiviset muutokset tapahtuisivat Kehä I:n ja Turunlinnantien risteyksen tuntumassa, missä siltaosuus hallitsisi tunnelivaihtoehdossakin maisemaa.



Kuva 43: Itäväylä ja Kehä I:n tunnelissa (KSV 2011a)



Kuva 44: Tunnelin eteläinen pääty Meripellontielle (KSV 2011a)

Yhdistelmävaihtoehdossa Kehä I rakennetaan Itäväylän yli Meripellontielle siltana (1+1-kaistainen) ja Itäväylä alittaisi tämän itä-länsi suunnassa 1+1-kaistaisessa tunnelissa. Ratkaisu ei ole välityskyvyiltään toimiva, koska suuret liikennevirrat risteäisivät edelleen samassa tasossa (KSV 2011c; liite 4). Kustannuksiltaan se jäisi kahden edeltävän välimaastoon (124 M €). Kaupunkilaadullisesti ratkaisu olisi niin ikään maisemaa ja ympäristöä heikentävä. Myös 1+1-kaistaisuus sillalla vaikuttaa alimitoitetulta. Varsinaiseksi ratkaisuksi vaihtoehto ei vaikuta soveltuvan, koska se ei tarjoa ratkaisua ruuhkaongelmiin.

Kaikki suunnitelmat on kuitenkin nyt palautettu suunnittelupöydälle. Tarkoituksena on tutkia, millaiset vaihtoehdot ottaisivat paremmin huomioon alueen kaupunkikuvan. Nyt valmis-teilla olevista uusista suunnitelmista Meripellontien päälle tuleva silta on hylätty, koska se on herättänyt kovaa vastustusta. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirastossa on valmis-teilla kolme uutta vaihtoehtoa, joista suunnittelun on määrä jatkua (KSV 2011b). Ensimmäisessä hahmotelmassa Itäväylä kulkisi kaukalossa liikennevalo-ohjatun risteyskeskuksen alitse ja Kehä I:n puolestaan ylittäisi Turunlinnantien liittymän kohdalla. Toisessa vaihtoehdossa Kehä I:n yhdistetään T:n muotoisella sillalla Itäväylän molempiin suuntiin. Risteysaluetta varten ollaan suunnittelemassa kolmatta vaihtoehtoa, mutta se hahmotellaan vasta työn aikana. Uudet vaihtoehdot tullaan käsittelemään kaupunkisuunnitteluvirastossa syksyllä 2012.

Näkemättä hahmotelmia uusista suunnitelmista on vaikea sanoa, miten ne vaikuttavat kaupunkiympäristön laatuun ja monipuolisuuteen. Kuitenkin päätös jättää lähes kilometrin mittaiseksi venynyt siltarakennelma pois Meripellontieltä on kaupunkikuvallisesti askel oikeaan suuntaan. Massiivinen rakennelma olisi heikentänyt huomattavasti lähiympäristön laatua. Toisessa uudessa vaihtoehdossa hahmoteltu T:n muotoinen silta kuulostaa mielenkiintoiselta ratkaisulta, mutta ilman piirustuksia tai havainnekuvia sitä on vielä vaikea arvioida tarkemmin. Kaupunkikuvallisesti se varmastikin istuisi paremmin ympäristöönsä ja olisi kokoluokaltaan hillitympi kuin aikaisempi siltavaihtoehto. Herää kuitenkin kysymys, auttaako ratkaisu riittävästi ruuhkautumisen hillinnässä?

4.5 Haastattelut

Seuraavissa kolmessa alaluvussa pohdimme Itäväylän ja Kehä I:n risteysalueen osallistumis- ja arviointiprosessin riittävyttä – miten risteyskeskuksen koetaan vaikuttavan kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja laatuun tällä hetkellä, sekä miten tulevan ratkaisun ajatellaan vaikuttavan tilanteeseen. Luvun aineisto perustuu syksyllä 2011 tekemiimme haastatteluihin hankkeen eri osapuolten kanssa. Ryhmämme haastatteli hankkeesta vastaavaa liikennesuunnittelijaa, Samuel Tuovis-

ta, kaupunkisuunnitteluviraston vuorovaikutussuunnittelijaa Juha-Pekka Turusta sekä Puotila-seuran puheenjohtajana toimivaa Pirjo-Liisa Kangasniemeä.

Osallistumis- ja arviointiprosessin riittävyys

Kaikilta haastatelluilta kysyttiin ovatko he kokeneet hankkeen osallistumis- ja arviointiprosessin olleen riittävä. Tähän vuorovaikutussuunnittelija Juha-Pekka Turunen huomauttaa, että kyseinen hanke on kohteena hyvin omanlaisensa ja vuorovaikutusprosessin riittävyttä on hyvin monimutkaista arvioida. Hän kuvaa prosessin luonnetta enemmänkin kaupunkisuunnittelulautakuntalaisten ”lobbaamisena” ja vaihtoehtojen välillä valitsemisena kuin perinteisenä ”kaupantekona”, missä osalliset voivat tehdä ehdotuksia ja osallistua enemmän varsinaiseen suunnitteluun. Turusen mukaan tämäntyyppiseen osallistumiseen liittyy olennaisena osana adressit, julkisuus ja joukkovoiman osoittaminen. Hän kuitenkin luonnehtii prosessia itsessään onnistuneeksi, koska kaupunki on esittänyt vaihtoehtoja, niitä on kritisoitu ja kaupunkisuunnittelulautakunta on käsenyt miettimään jotain muuta. Tuovinen vastaa kysymykseen prosessin riittävydestä kommentoimalla että keskustelu on ollut varsin vilkasta niin kasvotusten, Internetissä, sähköpostitse, puhelimitse kuin lehdissä ja radiossakin.

Puotila-seuran puheenjohtaja Pirjo-Liisa Kangasniemeä puolestaan prosessin riittävyys ei ole tyydyttänyt:

"Ei se riittävä kyllä ole ollut. Tai onhan niitä kokoontumisia ollut, mutta niissä puhuttuja asioita ei ole noteerattu. Se on ollut taas sitä vaan että muodon vuoksi järjestetään."

"Jos olisi todellinen halu tehdä vuorovaikutusta, niin mahdollisuuksia olisi."

Kysymykseen siitä kokevatko asukkaat että ovat kuitenkin pystyneet vaikuttamaan, Kangasniemi toteaa että kyllä, mutta vaikuttaminen on vaatinut heiltä hirveästi ponnisteluja adressien ja demonstraatioiden muodossa. Hän myös ihmettelee, miksi risteysliikenneonnettomuuksien ratkaisua ei ole pohdittu metron rakentamisen yhteydessä. Kangasniemen mukaan kaupungin on nyt hyvä vedota metron tunneliin ja maaperän soveltumattomuuteen kun argumentoidaan siltavaihtoehdon puolesta. Kangasniemi peräänkuuluttaa kokonaisvaltaisempaa suunnittelua:

"Kokonaisvaltainen suunnittelu puuttuu. Tehdään pätkä kerrallaan ja sitten mietitään että no jaa, tästä tuli nyt tällainen, mitäs nyt sitten."

Hankkeesta vastaava suunnittelija Samuel Tuovinen on sitä mieltä, että osallistumisella on pystytty konkreettisesti vaikuttamaan suunnitteluun, koska tällä hetkellä suunnitellaan kaupunkikuvallisesti parempaa vaihtoehtoa. Vuorovaikutussuunnittelija Turunen on tästä samaa mieltä ja kommentoi että osallistumista voidaan tietystä näkökulmasta pitää onnistuneena ja tehokkaana. Turunen pitää myös kritiikkiä suunnitelmien vaikutuksesta kaupunkikuvaan oikeutettuna, ja

toteaa vaihtoehtoista, että "melko hirveitähän ne kaikki oli". Kysymykseen, uskooko Turunen että kohdealue on sellainen, että siihen on vaikea suunnitella ratkaisua joka ei olisi hirveä, hän toteaa:

"Niin, vaikeatahan siinä on siitä ympäristöstä tehdä sellaista oikein hienoa ja mukavaa, kaikkia tyydyttävää ja kaunista."

Kaikilta haastateltavilta kysyttiin myös miten he kokevat että osallistumis- ja arviointiprosessia olisi voitu parantaa. Sekä Turunen että Tuovinen tuovat esille, että hankkeen vuorovaikutusprosessia voidaan helposti pitää hankalana, koska siinä toteutetaan useamman lainsäädännön vaatimaa osallistumista samaan aikaan; maantielain, liikennesuunnittelun ja asemakaavoituksen prosessit ovat kaikki yhtä aikaa käynnissä ja se voi näyttäytyä asukkaille monimutkaisena. Turunen tuo myös esille asukkaiden esittämää kritiikkiä havainnekuvien laadusta ja toteaa itsekin kuvien olleen tavallista huonompia.

Turunen tuo myös esille median roolin siinä, miten hyvin ihmiset tulevat tietoisiksi hankkeista ja pääsevät mukaan vaikuttamaan. Mitä paremmat kuvat on tehty, sitä helpommin ylittää uutiskynnyksen. Turunen kertoo myös, että prosessin alkuvaiheessa pohdittiin tiiviimpää yhteistyötä pienemmän asukasryhmän kanssa, mutta siihen ei kuitenkaan päädytty. Tämä olisi Turusen mukaan voinut toimia hyvin ilmapiirin, avoimuuden ja keskinäisen luottamuksen rakentamiseksi. Puotila-seuran puheenjohtaja on taas sitä mieltä, että olisi alusta lähtien pitänyt lähteä yhdessä miettimään kokonaisvaltaista ratkaisua, eikä vain tuoda valmista suunnitelmaa pöydälle. Kangasniemi sanoo myös, että asukkaille tuli tunne, että siltavaihtoehtoa yritettiin myydä enemmän kuin muita vaihtoehtoja. Kaikki laskelmat ja kuvat olivat hänen mukaansa tehty siltavaihtoehtoa tukien. Kangasniemi toteaa, että aina kun suunnitellaan vastaavia hankkeita, niin asioita pitäisi ajatella pitkällä tähtäimellä. Jokin vaihtoehto voi olla kallis toteuttaa nyt, mutta se voi mahdollisesti myös tuoda rahaa tulevaisuudessa.

Vuorovaikutussuunnittelijalta kysyttäessä, uskooko hän että kaikkia osapuolia tyydyttävä liikenneratkaisu löytyy, hän totesi seuraavasti:

"Kaikkia tyydyttävää ratkaisua tähän ei varmaankaan löydy, haetaan varmaan sitä kaikkein vähiten pahaa ratkaisua. Sellaista ei varmaan löydy että kaikki hurraisivat."

Kangasniemi taas on sitä mieltä että kaikkia tyydyttävä ratkaisu kyllä löytyy, kunhan hyvää tahtoa löytyy. Hän myös painottaa että se kuitenkin on sellainen ratkaisu mikä vaikuttaa pitkälle tulevaisuuteen ja että on tärkeää rakentaa niin että alueella voi myöhemmin vielä tehdä jotain muutakin. Kangasniemi on myös tyytyväinen siihen, että uusia suunnitelmia tehdessä ollaan kaupunkisuunnitteluviraston suunnalta oltu enemmän yhteydessä ja kuultu asukkaiden mielipidettä. Lähtökohta on Kangasniemen mukaan ollut aivan toinen:

”Juuri kuulinkin että joku virkamies oli sanonut, että kun siellä on niin voimakastahtoisia ihmisiä niin pitäähän niitä kuulla. Siihen vastasin että on se hyvä että olette tulleet sellaisiin aatoksiin, se on meidän asuinalue ja siellä täytyy ihmisten asua.”

Kokemuksia nykyisen risteysalueen vaikutuksista ympäristön viihtyisyyteen

Puotila-seuran puheenjohtajan Kangasniemen mukaan kauppakeskusten välinen ympäristö vaatii niin liikenteellistä kuin kaupunkikuvallista kehittämistä. Hän toteaa nykyisistä jalankulun ja kevyen liikenteen liikkumismahdollisuuksista:

”Sehän on jalankulkijalle todellinen surmanloukku. Liikennevalot ovat liian nopeat varsinkin huonokuntoisille eikä ole mitään istumapaikkoja.”

Kangasniemi suhtautuu positiivisesti suunnitelmaan, jonka mukaan Itäkeskuksen ja Citymarketin välinen tieosuus katettaisiin. Kangasniemi uskoo, että alue paranee kaupunkikuvallisesti, suhtautuen kuitenkin varauksella valaistuksen ja turvallisuuden järjestämiseen. Haastattelussa tuli ilmi, että on erittäin hankalaa siirtyä Citymarketin puolelta Itäkeskuksen kauppakeskukseen pyörällä tai jalan. Kangasniemi peräänkuuluttaa liikenneturvallisuuden lisäämistä esimerkiksi jalankulkutunneleiden avulla. Hän myös huomauttaa, että autot pääsevät kääntymään risteyksissä joka suuntaan ja kaistoja vain lisätään koko ajan.

Kangasniemi toivoo, että alueen mahdolliset uudet asuinrakennukset lisääisivät kaupunkiympäristön toiminnallisuutta ja viihtyisyyttä. Laajojen parkkialueiden ottaminen rakennuskäyttöön mahdollistaisi Kangasniemen mukaan alueen viherympäristön kehittämistä ja hyvin valaistujen sisäpihojen rakentamista. Alueelle on Kangasniemen mukaan istutettu joitain pensaita, mutta sellaisiin kohtiin missä ne ovat haitaksi liikenteen näkyvyydelle. Hänen mukaansa alueen viihtyvyyttä heikentää myös sen yleinen epäsiisteys ja epämääräiset joutomaat. Turunen kommentoi alueen viihtyvyyttä henkilökohtaisesta näkökulmasta, todeten;

”Hirveä paikkahan se on nytkin, mutta eihän tällaiset sillat tai tunnelit siitä varmaankaan kovin paljon viihtyisämmäksi tee. Onhan se tosi haastavaa, että miten nyt moottoritieympäristöstä keskellä kaupunkia saa viihtyisän.”

Tuovinen ei niinkään ota kantaa risteysalueen vaikutuksista kaupunkiympäristön laatuun ja monipuolisuuteen, mutta kommentoi nykytilannetta ja mahdollisen valittavan ratkaisun luonnetta:

”Nykytilanteessa huonoa on pääliittymän ruuhkia asuinkatujen kautta kiertävä läpiajoliikenne. Siltä haluttaisiin välttyä. Suurimmat kevyen liikenteen virrat pitäisi olla sujuvat, mikä tarkoittaa niille mahdollisesti omaa tasoa. Yhteyksien olisi hyvä olla selkeitä, eikä liian sokkeloisia. Valittavan ratkaisun pitäisi toimia myös tulevaisuudessa, eikä vain nykytilanteessa.”

Mielipiteitä tulevan liikennevaihtoehdon laatukriteereistä

Haastatteluissa pyydettiin myös haastateltavia pohtimaan ja kertomaan, minkälainen tulevan ratkaisun tulisi olla ja millä tavoin se mahdollisesti vaikuttaisi kaupunkiympäristön laatuun ja monipuolisuuteen. Hankkeesta vastaava suunnittelija Tuovinen kommentoi tähän:

”Suunnittelussa on eri vaihtoehtoja, joissa painottuu liikenteen sujuvuus, kustannukset ja kaupunkikuva eri tavalla. Arvovalinnan tekevät poliittiset päättäjät.”

Tämän lisäksi hän on myös sitä mieltä että alueen kehittämisessä tulisi ottaa niin kevyt liikenne, autoliikenne kuin joukkoliikennekin riittävän hyvin huomioon ja suunnitella tulevaa liikenne-ratkaisua kaikista näkökulmista.

Puotila-Seuran puheenjohtaja Kangasniemi on sitä mieltä, että liikenneratkaisuja tulisi suunnitella kokonaisvaltaisemmin ja ottaa tässä tapauksessa laajemmin huomioon esimerkiksi myös Viikin ja tulevan Östersundomin alueiden liikenne. Kangasniemi haluaisi myös, että raskaalle liikenteelle ja erikoiskuljetuksille löytyisi jokin hyvä ratkaisu, koska niiden osuus läpiajoliikenteestä on alueella suhteellisen suuri. Puotila-seura on myös Kangasniemen mukaan tehnyt omia ehdotuksia paikallisen kaupunkiympäristön parantamiseksi. He ovat esittäneet alueelle muun muassa puistobulevardia sekä väylien ylikuluiksi Italiassa ja Ranskassa toteutettujen, pieniä liikkeitä sisältävien siltakaarien tapaisia ratkaisuja. Valitettavasti Kangasniemi kokee, ettei ajatuksia ole lainkaan noteerattu.

Kangasniemi kritisoi myös sitä, että kaupunki käyttää usein tämän tyyppisissä suunnitteluhankkeissa samoja konsultteja ja peräänkuuluttaa parempaa kilpailutusmenetelmää. Hänen mukaansa samojen konsulttien käyttö vaikuttaa suunnitelmiin niin, että herkästi toistetaan samoja ideoita suunnitelmasta toiseen. Kangasniemi toteaaakin että:

”Jos näissä uusissa suunnitelmissa on käytetty samaa konsulttia niin se tuo meillekin virikkeitä taas tuomaan esille niitä samoja asioita ja mahdollisia puutteita ja tarkistaa onko tarvittavat tutkimukset tehty.”

Hänen mukaansa on myös erittäin tärkeää, että suunnittelijat jotka tekevät liikenne- ja viher-suunnitelmia sekä kaavoittavat aluetta, myös tutustuisivat alueeseen perusteellisesti ja kysyisivät asukkailta mielipiteitä ongelmakohtista.

Turunen kommentoi tulevia suunnitelmia lähinnä sen mukaan mitä asukastilaisuuksissa on toivottu, koska vuorovaikutussuunnittelijan työhön ei sinänsä kuulu suunnitelmien kommentoiminen. Hänen mukaansa asukastilaisuuksissa on noussut esille huoli asuntojen arvon heikkenemisestä sekä piittaamattomuus alueen viihtyvyydestä. Myös liikkumisympäristöstä on keskusteltu paljon, pohdittu minkälaista alueella on tulevaisuudessa liikkua ja käydä kaupassa. Turunen

huomauttaa, että ihmiset jotka osallistuvat keskustelutilaisuuksiin ovat niitä, jotka asuvat suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä. Tilaisuuksissa eivät käy ne 70 000 autoilijaa, jotka ajavat risteyksen läpi autoilla. Turuselle on kuitenkin jäänyt keskustelutilaisuuksista hyvin asiallinen ja hyvähenkisen mielikuva. Hänen mukaansa aiheista on keskusteltu fiksusti ja hyvin, vaikka jonkin verran kritiikkiä on tullut suunnitelmien asiasisällöstä. Turunen kommentoikin, että asukkaat ovat sitä mieltä, että jotain alueelle on tehtävä:

”Liikennemäärät tulevat kasvamaan ja nykyongelmat paisumaan vielä ennestään. Lähtökohtaisesti mielipide ei ole sellainen ettei saa tehdä mitään. Siinä nyt ehkä ennemminkin on huoli siitä mihin ne ratkaisun huonoimmat vaikutukset tulevat kohdistumaan.”

Keskustelutilaisuuksiin on Turusen mukaan osallistunut noin kolmekymmentä asukasta, mikä on suhteellisen normaali osallistujamäärä asukastilaisuuksissa. Turunen toteaa, ettei lähitaloja ole montaa, vaikka alueen läpi kulkevia ihmisiä onkin paljon.

Puotila-seura ja Kangasniemi ovat odottavalla kannalla kevään suhteen, jolloin ensimmäiset versiot uusista suunnitelmista pitäisi valmistua. Kangasniemi toivoo, että suunnitelmien ensimmäinen kierros olisi ollut hyvä opetus ja poikisi vuorovaikutteisempaa kanssakäymistä. Hän myös kiittää vastuussa olevaa virkamiestä siitä, että Puotila-seuralle on luvattu väliaikatietoja ja heidän mielipidettään kysytään myös suunnittelun edetessä. Kangasniemi sanoo, että heillä on myös omia asiantuntijoita käytössä joiden tietotaidon avulla voidaan ottaa kantaa suunnitelmiin:

”Virkamiehet voivat esitellä faktojaan ja me voidaan sitten kyseenalaistaa ja vaatia perusteluja ratkaisuille. Meillä voi olla jostain asiasta jonkinlainen mielipide, mutta se voi olla myös väärä. Tärkeintä on että kompromissihalukkuus on molemminpuolista.”

Kangasniemi iloitsee myös siitä, että asukkaiden keskuudessa on myönteinen suhtautuminen osallistumiseen, he haluavat osallistua eivätkä koe sitä niinkään velvollisuutena. Ihmiset ajattelevat myös koko alueen etua eivätkä vain omaa pihaympäristöä. Haastattelun lopuksi Kangasniemi vielä kommentoi odotuksiaan tulevasta seuraavanlaisesti:

”Aika myönteisesti ja odottavalla kannalla ollaan asukkaiden osalta nyt tällä hetkellä, millaisia niistä suunnitelmista sitten tulee. Kuitenkin ollaan tietoisia siitä että jotain on pakko asialle tehdä, koska tilanne muuttuu vain huonompaan suuntaan vuosien myötä.”

4.6 Kaupunkiympäristön arviointi

Valitsimme yhden reitin tutkimusalueeltamme, jota arvioimme Panu Söderströmin laatiman kriteeristön (liite 1) avulla. Reitimme ulottui Meripellontien ja Rusthollarintien risteyksestä Kehä I:n ja Turunlinnantien risteykseen (kuva 45). Valitsimme kyseisen reitin, koska se on suunnitteluhankkeessa eniten kiistaa herättäneen sillan rakentamisalue. Lisäksi reitti sijaitsee nykyhetkellä erittäin ruuhkautuneessa, keskeisessä liikenteellisessä solmukohdassa. Alueen rakenne pai-

Laatukriteeristön pisteytysperustelut

Tutkitun reitin arviointi

Arviointikohdassa kaksi, Meripellontien ja Itäväylän risteyksessä, jalankulkija on toissijaisessa asemassa (kuva 47). Liikenteellisesti on painotettu moottoriajoneuvoja ja niiden liikkumisen



Kuva 46: Meripellontien ja Kauppakartanonkadun risteys



Kuva 47: Meripellontien ja Itäväylän risteys etelästä

sujuvuutta. Suuren risteuksen yli pääsee jalankulkijana ainoastaan autokaupalle sekä Prismalle päin, ja liikennevalojen odotusajat ovat pitkät. Kaupunkikuvallisesti arviointikohdasta avautuvat näkymät risteykseen ja kolmeen isoon kauppakeskittymään; autokaupan ja Citymarketin suuntaan, parkkialueen taakse Itäkeskuksen kauppakeskukseen sekä tien toiselle puolelle Prismaa kohti. Kolmas arviointikohtamme sijaitsee Itäväylän risteuksen toisella puolella, joten kaupunkikuvallisesti näkyvät elementit ovat hyvin samankaltaiset kuin kohdassa kaksi. Erona on kuitenkin se, että seisomme aivan Prisman vieressä, joka tuo tilaan enemmän rajatun alueen tuntua.



Kuva 48: Prisman vaikutus katukuvassa

Rakennus on ihmisen mittakaavasta katsottuna kuitenkin hyvin suuri, ja se kohoaa korkeana ja yksitoikkoisena seinämänä suoraan jalkakäytävästä (kuva 48).

Arviointikohdassa neljä, Turunlinnantien ja Kehä I:n risteyksessä, näkymät ovat jo hieman erilaiset. Aluetta halkoo myös tässä laaja risteys, joka on ruuhkainen jopa maanantaina aamupäivällä, mutta Itäkeskuksen kauppakeskuksen ja Prisman lisäksi edessä sijaitsee myös Puhoksen ostoskeskus. Arviointikohdassa on jonkin verran liiketilaa myös katutasossa, mutta myös tässä jalankululle esteitä luo laaja parkkialue, eikä alueen yleisilme ole houkutteleva. Prismaa vastapäätä, toisella puolella Turunlinnantietä, on asuinkerros-



Kuva 49: Kehä I:n ja Turunlinnantien risteys

taloja, joiden edessä on melko heikkolaatuinen piha-alue. Pihalta on suora näköyhteys risteykseen (kuva 49).

Alue arviointireitillämme on osittain yhtenäinen, mutta samalla hyvin erottunut omiin osiinsa. Alue koostuu laajoista liikenteellisistä risteyskohdista ja suurista kaupallisista keskittymistä. Rakennuskannaltaan alue on hieman persoonatonta ja rakennukset, niin kaupalliset kuin asuinrakennukset, ovat harmaita ja laatikkomaisia. Joukkoliikenteen solmukohtia ei varsinaisesti sijaitse reitimme varrella, mutta Itäkeskuksen ja Puotilan metroasemat sekä Itäkeskuksen busiasema sijaitsevat hyvin lähellä. Aukiot reitillämme koostuvat lähinnä laajoista asfalttikentistä joiden päätoiminto on pysäköinti.

Maamerkkejä luonnehditaan selvästi erottuviksi rakennelmiksi, jotka voivat auttaa orientaatioissa ja luoda alueelle identiteettiä. Alueella sijaitsee suuria ja selvästi erottuvia rakennelmia, joita voidaan nimittää maamerkeiksi. Kyseenalaista on, auttavatko ne luomaan identiteettiä tai helpottavatko ne orientaatioissa. Isot kauppakeskukset ovat identiteetiltään varsin persoonattomia, kolkkoja ja niiden toiminta perustuu vahvasti kulutukseen. Isot risteykset vaikeuttavat kulkua ja suunnistamista ainakin jalankulkijan näkökulmasta, koska teitä pääsee ylittämään ainoastaan harvoista kohdista.

Kun reittiä arvioi laatukriteeristön mukaan, se saa seuraavat pisteet; kohta 1: 6 pistettä, kohta 2: 6 pistettä, kohta 3: 5 pistettä ja kohta 4: 6 pistettä. Kriteeristön mukaan alue on siis kaupunkiympäristön monipuolisuuden ja laadun kannalta heikkoa. Pohjakerrosten aktiivisuus on olematonta, katutilaan ei avaudu minkäänlaisia palveluita ja kauppakeskusten sisäänkäynnit ovat heikosti havaittavissa jalankulkijan näkökulmasta. Asumisen ja sosiaalisen kontrollin kannalta reittimme eri arviointikohdat saivat myös heikot pisteet, koska asuintaloja on reittimme varrella vähän. Ainoastaan arviointikohdassa yksi voidaan sanoa, että kontrollia on, koska yhden asuinrakennuksen ikkunoista voidaan seurata kadulla tapahtuvaa toimintaa. Vaikka ihmisiä ajaa ohii autoissaan, ei se luo samanlaista sosiaalista kontrollia katutilaan kuin asuminen. Rakenteen sekoittuneisuus saa myös nollan reitillämme, koska kaikki rakennukset on rakennettu viimeisen 40 vuoden aikana, eikä niissä ole sekoitettu toimintoja. Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkoisia ja ne rajoittuvat joutomaahan ja parkkikenttiin, joten visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri eivät myöskään saa pisteitä. Reittimme varrelle ei mielestämme muodostu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja, koska sen varrella ei ole toimintaa mahdollistavia rakenteita, kuten penkkejä, leikkipuistoja tai kahviloita. Ainoat pysähtymistä ja hengähtämistä mahdollistavat rakenteet ovat bussipysäkit.

Reittimme tila on selvästi mitoitettu autoliikenteen tarpeisiin ja se on siksi hyvin väljä ja avonainen. Annoimme kuitenkin kaikille havaintokohdille yhden pisteen kolmesta, koska korttelirakenne on selkeästi hahmotettavissa myös jalankulkijan näkökulmasta. Perustelimme heikot pisteytykset autoliikenteen suurilla nopeuksilla ja kadun ylittämisen vaikeudella. Kevyen liikenteen väylä on vain toisella puolella tietä, mutta se on kuitenkin leveäkö, ja autoliikenteen ja kevyen liikenteen väylän välissä on kapea viheralue erottamassa liikennemuodot toisistaan. Jalankulkualueiden fyysisen laadun ja varustelun osalta päädyimme antamaan kaikille havaintokohdille taas yhden pisteen. Kadunkalusteita ei ole (paitsi koko reitillä kaksi bussipysäkkiä), mutta alueet ovat yksipuolisuudestaan huolimatta kuitenkin hyvässä kunnossa ja asfaltti on ehjää, mikä helpottaa liikkumista. Valaistus alueella ja reitin varrella on tehty autoliikenteen tarpeisiin sopivaksi: kaikki lamput on suunnattu autotielle, eikä niiden muotoiluun ole panostettu.

Viherympäristön ja hulevesien hallintaan ei ole reitillämme kiinnitetty mielestämme paljonkaan huomiota. Katutilassa ja sen ympäristössä on jonkin verran kasvillisuutta, mutta se on lähinnä hoitamatonta joutomaata tai kapeita nurmikkoalueita erottamassa liikenteen eri muotoja (kuva 50). Nämä alueet imevät osan hulevesistä vaikka eivät toisikaan ympäristöön sen enempää viihtyisyyttä. Kaikille havaintokohdille annoimme arviomme parhaimmat pisteet esteettömyydestä ja pyöräilyn mahdollisuuksista. Kaksi pistettä kutakin arviointipistettä kohden tuli siitä, että reunakivet ovat madalletut eikä reitillä ole harvoja tienylitysmahdollisuuksia lukuun ottamatta

muita esteitä. Jalankulun ja pyöräilyn verkosto on jatkuva, mutta esimerkiksi pyörille ei ole reitillämme pysäköintipaikkoja tai pyörätelineitä.

Kokonaisuudessaan ympäristöä reitin varrella hallitsevat siis suuret monikais-
 taiset risteykset ja laajat
 parkkialueet. Palvelut ovat
 keskittyneet suuriin ryhmit-
 tymiin ja kaupallisiin kes-
 kuksiin, joiden sisäänkäyn-
 nit ovat hankalasti havaitta-
 vissa jalankulkijan näkö-
 kulmasta. Valaistus on koko
 reitin varrella suunniteltu
 pääasiassa autoliikenteen
 tarpeisiin ja jalankulkijalle



Kuva 50: Ympäristön maisemointi on jäänyt kesken.

ja pyöräilijälle jää vain ylijäämävalo. Alueella on paljon suuriakin maamerkkejä, mutta voidaan kyseenalaistaa, luovatko ne alueelle identiteettiä tai ilmentävätkö ne alueen henkeä. Valitsemamme reitti sai kokonaisuudessaan hyvin heikot pisteet kun sitä arvioi valitun laatukriteeristön mukaan. Voidaankin kyseenalaistaa kriteeristön sopivuutta tämäntyyppiseen, liikenteeseen painottuvaan, ympäristöön. Jos reittejä olisi ollut useampia ja kriteeristön avulla olisi arvioinut laajempaa aluetta, olisi se luultavasti tuonut esille jalankulun kannalta tasokkaampia alueita.

4.7 Johtopäätökset ja pohdintaa

Itäväylän ja Kehä I:n risteyksen liikennesuunnitelman vuorovaikutusprosessia voidaan tässä vaiheessa prosessia pitää onnistuneena. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on esitellyt vaihtoehtoisia suunnitelmia, niitä on asukkaiden puolelta kritisoitu ja kaupunkisuunnittelulautakunta on palauttanut suunnitelmia uudelleen suunniteltaviksi. Se, että prosessia voidaan luonnehtia onnistuneeksi, ei kuitenkaan tarkoita että prosessi olisi ollut riittävä. Yksi osallistumisen ja vuorovaikutuksen suurista haasteista on asukkaiden mielikuva siitä, ettei heidän mielipiteitään oteta huomioon, vaikka he osallistuisivat. Tämänkin hankkeen vuorovaikutusprosessi koettiin asukkaiden näkökulmasta riittämättömäksi ja raskaaksi, millä tarkoitettiin sitä, että vaikuttaminen vaati suuri ponnisteluja ja näyttäviä tekoja. Herää kysymys siitä, onko yksittäisillä asukkailla mahdollisuus vaikuttaa suunnittelun kulkuun vai vaatiiko todellinen vaikuttaminen ja kuulluksi tuleminen joukkovoiman osoittamista?

Tekemiemme haastatteluiden perusteella asukkaat haluaisivat kehittää osallistumista enemmän jonkinlaisen workshop-työskentelyn suuntaan, missä he voisivat helpommin tuoda esiin omia mielipiteitään, joita otettaisiin huomioon suunnitelmia tehdessä. Tämä luultavasti myös vähentäisi valitusten määrää sekä jouduttaisi suunnitelmien hyväksymisprosessia. Workshop-tyyppinen vuorovaikutusprosessi toisi hyvin esiin osallisten mielipiteet, mutta kääntöpuolena voidaan pitää sitä, että prosessi olisi työläämpä ja vaatisi enemmän resursseja kaupungin puolelta.

Tutkimuksessamme nousi esiin myös kritiikkiä kaupunkisuunnittelun lyhytnäköisyyttä kohtaan, jolloin menneisyydessä tehdyt suunnitteluratkaisut voivat estää joitakin tämän hetken ja tulevaisuuden ratkaisuja. Asukkaat peräänkuuluttavat myös kokonaisvaltaisempaa suunnittelua, missä otettaisiin huomioon suunnitelmien vaikutukset laajemmalla alueella, eikä tehtäisi vain osaratkaisuja pienille alueille kerrallaan. Haastatteluissa esille nousi myös suunniteltujen ratkaisujen taloudellinen arvo verrattuna kaupunkiympäristön ja viihtyvyyden laadullisiin arvoihin. Asukkaat kokivat, että kaupunki haluaa toteuttaa halvimman vaihtoehdon riippumatta siitä, miten se vaikuttaa alueen kaupunkikuvaan. Tässä voidaankin pohtia, tuoko kaupunki tietoisesti voimakkaammin esille suosimaansa suunnitelmaa, vai toteutuuko suunnitelmavaihtoehtojen puolueeton valmistelu ja esittely? Voivatko tällä hetkellä kalliilta tuntuvat suunnitelmat jättää kuitenkin enemmän mahdollisuuksia tulevaisuutta ajatellen?

Tällä hetkellä koetaan, että suunnittelualue on jalankulun ja kevyen liikenteen kannalta heikosti toimiva. Voidaan sanoa, että aluetta on suunniteltu autoliikenteen etua silmällä pitäen ja muiden liikkumismuotojen ja kaupunkiympäristön monipuolisuuden kustannuksella. Autoliikenteenkään järjestelyt eivät kuitenkaan ole toimivia, ruuhkia on paljon ja liikenne ohjautuu asuinalueille. Tutkimuksessamme nousi odotetusti esille, että sekä asukkaat että kaupunki on sitä mieltä, ettei nykytilanne ole kestävä. Molemmat osapuolet tiedostavat myös sen, että tilanne tulee seuraavan kymmenen vuoden sisällä pahentumaan ennestään, joten jokin ratkaisu alueelle tarvitaan. Suuri kysymys tulee olemaan, tullaanko ja halutaanko aluetta kehittää tieliikenteen solmu-kohtana, vai kaupunkiympäristönä ja asuinalueena, jossa on ihmisen mittakaava? Asukkaiden keskuudessa halutaan, että tuleva ratkaisu ottaa huomioon alueen viihtyisyyden ja toimivuuden myös asuinalueena, ei pelkästään liikenteellisenä keskittymänä. Nähtäväksi jää, onko kaupunki heidän kanssaan samaa mieltä.

Kaupunkiympäristön laatu ja monipuolisuus tutkimusalueella on tulostemme mukaan melko heikkoa. Pohdimme, miten hyvää kaupunkiympäristöä voidaan luoda alueelle, jonka lähtökohdat ovat niin selvästi liikenteelliset? Onko ollenkaan realistista odottaa, että alueelle voidaan sijoittaa suuria summia rahaa, jotta voitaisiin luoda hyvää kaupunkiympäristöä? Onko käytetyn kriteeristön edustama hyvä kaupunkiympäristö sitä ainoaa oikeaa hyvää ympäristöä? Kriteeristö

tavoittelee monipuolista kaupunkiympäristöä johon sijoittuu paljon erilaista toimintaa ja monipuoliset palvelut. Onko meidän kuitenkin tyydyttävä siihen, että monipuolisesta kaupungista ja kaupunkiympäristöstä löytyy myös näitä niin sanotusti heikompia kohtia, joiden toiminnot painottuvat muuhun kuin kriteeristön edustamiin osa-alueisiin? Koemme kuitenkin, että tämän tyyppinen kriteeristö on perusteltu, ja että kaupunkiympäristöä on hyvä pyrkiä arvioimaan monesta eri näkökulmasta. Vaikka aluetta ei olisikaan mahdollista kehittää kriteeristön mukaiseksi laadukkaaksi ja monipuoliseksi kaupunkiympäristöksi, voidaan sen osoittamat kaupunkiympäristön heikkoudet ottaa huomioon alueen suunnittelussa.

Itäväylän ja Kehä I:n risteysalueen suunnittelun jatkuessa voidaan todeta, että edellytykset vuorovaikutuksen ja osallistumisen riittävydestä luultavasti ovat tällä kierroksella paremmat kuin ensimmäisellä kerralla. Asukkaat ovat ainakin tähän mennessä tyytyväisiä siihen, että heidän mielipiteitään kysytään ja myös kuunnellaan. He uskovat, että kaikkia tyydyttävä ja alueelle sopiva ratkaisu löytyy, mikä antaa vuorovaikutusprosessille hyvät edellytykset onnistua entistä paremmin.

Lähteet

- Helsinki alueittain (2011). Helsingin kaupungin tietokeskus. Luettu 11.12.2011. <http://www.hel2.fi/tietokeskus/julkaisut/pdf/11_03_30_Tilasto_hki_alueittain_2011_Tikkanen.pdf>
- Kangasniemi, Pirjo-Liisa (2011). Puotila-seuran puheenjohtaja. Haastattelu Helsingissä 29.11.2011.
- KSL (2011). Helsingin kaupungin kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 28.4.2011. <http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2011/Ksv_2011-04-28_Kslk_11_EI/A2C83A95-7E84-4F81-910F-F4F702C26137/Keha_In_ja_Itavaylan_eritaso_liittyman_yleissuunnit.pdf>
- KSV (2011a) Kehä I:n ja Itäväylän eritasoliittymä – Havainnekuvat silta- ja tuunelivaihtoehtoista. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslistan liite 5.5.2011. Luettu 16.11.2011. <http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2011/Ksv_2011-05-05_Kslk_12_EI/07BA4627-BD51-4A54-8B10-D6B33D466872/28.pdf>
- KSV (2011b). Itäkeskuksen liittymään etsitään kaupunkikuvallisesti parempia vaihtoehtoja. Luettu 28.11.2011. <http://www.hel.fi/hki/Ksv/fi/Uutiset/itavayla_keha_liittyma_2>
- KSV (2011c). Itäväylän ja Kehä I:n liittymä, suunnitelmat ja asiakirjat Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston Internet-palvelussa. Luettu 15.11.2011. <<http://ptp.hel.fi/hanke/applications/hanke/showdata.asp?makeprint=yes&AlueID=kslk%202007-501>>
- Tuovinen, Samuel (2011). Hankkeesta vastaava suunnittelija, KSV. Sähköpostihaastattelu 8.11.2011.
- Turunen, Juha-Pekka (2011). Vuorovaikutussuunnittelija, KSV. Haastattelu Helsingissä 9.11.2011.

5 Visio Oulunkylän asemanseudun kehittämisestä

Leena Kalalahti, Johanna Ojala ja Marika Rönnberg

5.1 Johdanto

Oulunkylä on Pohjois-Helsingissä sijaitseva lähiö (kuva 51), jonka rakennuskanta on pääosin 1960–1970-luvulta. Alueen läpi kulkee muutamien bussilinjojen lisäksi lähijuna sekä seudullinen Jokeri-bussilinja. Tässä työssä olemme tutkineet Oulunkylää 600 metrin säteellä asemasta (kuva 52) ja luoneet vision aseman lähiympäristön kehittämisestä ja täydennysrakentamisesta. Vision pohjana olemme käyttäneet kolmen eri toimijan näkemyksiä Oulunkylästä ja sen tulevaisuudesta. Ensinnäkin olemme tutustuneet asukkaiden mielipiteisiin Helsingin kaupungin järjestämän Kerro kartalla -kyselyn vastausten perusteella. Toiseksi olemme perehtyneet Helsingin kaupungin ja kaupungin suunnitteluviraston intresseihin Oulunkylän tulevaisuudesta. Kolmantena toimijana on oma työryhmämme.

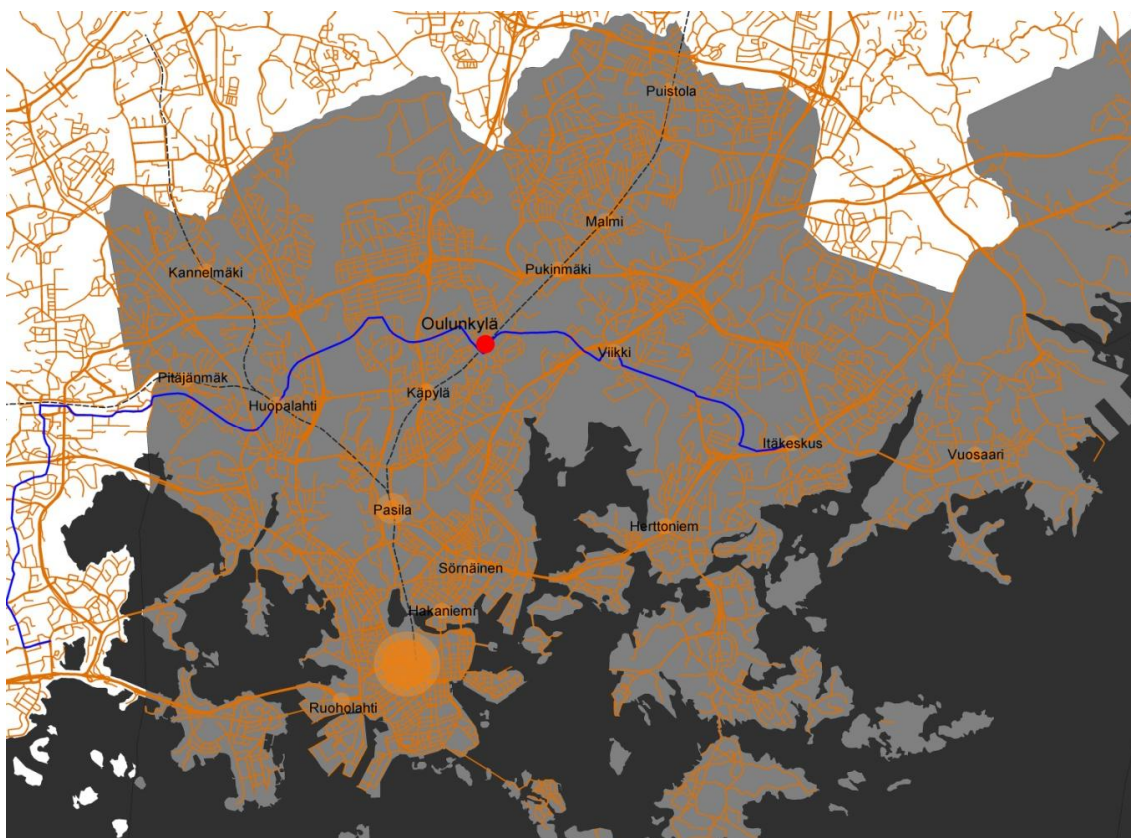
Tutkimuksen tavoitteena oli luoda visio kolmen tutkimuskysymyksen pohjalta:

1. Miten Oulunkylää voisi kehittää siten, että se vastaisi asukkaiden, Helsingin kaupungin ja myös työryhmämme näkemyksiä?
2. Mitkä ovat tärkeimmät kehityskohteet?
3. Miten Raide-Jokeri vaikuttaa Oulunkylän kehitykseen?

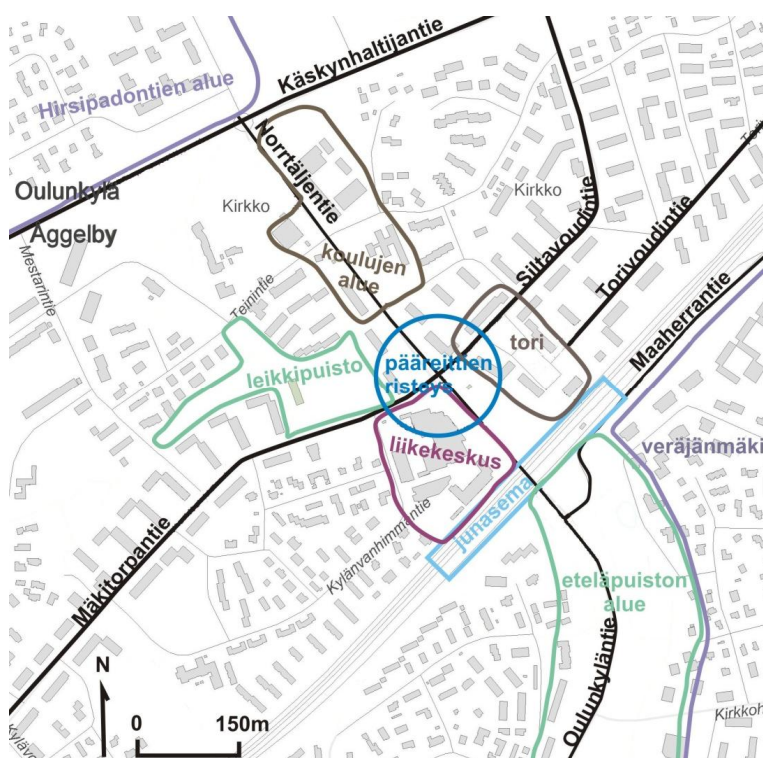
Esittelemme aluksi Oulunkylän historiallisia kehitysvaiheita ja siirrymme sitten nykypäivään. Kerromme eri toimijoiden näkemyksistä ja toiveista aloittaen kaupungista ja sen suunnitelmista muuttaa nykyinen seudullinen bussiyhteys raiteilla kulkevaksi Raide-Jokeriksi. Toisena esittelemme Kerro kartalla -kyselyn tuloksista tehdyn yhteenvedon asukkaiden mielipiteistä, jonka jälkeen siirrymme oman analyysimme tuloksiin. Analyysi perustuu kvantitatiiviseen laatu-analyysiin Oulunkylän keskusalueesta. Käytyämme läpi kaikkien näiden toimijoiden mielipiteet, siirrymme alueen imagon käsittelyn kautta varsinaiseen visioon. Tässä osiossa erittelemme Oulunkylän kehityskohteita ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia.

5.2 Historiasta nykypäivään

Oulunkylän olemassaolosta voidaan olla varmoja jo 1540-luvulta lähtien. 1500-luvun puolenvälin tienoilta löytyy mainintoja Helsingin pitäjän kylistä ja näin ollen myös nykyisen Oulunkylän alueesta, jolla oli muutamia taloja. Talot muodostivat tiloja, joilla oli viljelysmaata. Oulunkylä



Kuva 51: Oulunkylän sijainti Helsingissä sekä sijoittuminen alueen liikenneverkkoon, Jokeri-poikittaislinjan reitti on merkitty karttaan sinisellä. (pohjakartta: SeutuCD 2010 / MML)



Kuva 52: Tutkimusalue osa-alueittain ja tärkeimmät tiet (pohjakartta: SeutuCD 2010 / MML)

pysyi melko pienenä maalaispitäjänä aina rautatien rakentamiseen saakka. (Harmo 1987: 19, 23–34.) Helsingistä Hämeenlinnaan kulkeva rautatie valmistui vuonna 1862, ja vuonna 1873 Oulunkylä sai oman rautatiepysäkkinsä. Alueen kasvu alkoi rautatien myötä. Radanvarren yhdyskuntien laajenemiseen vaikutti Helsingin väkiluvun kasvu, joka alkoi voimakkaana 1860-luvulla. Muuttoliike Helsinkiin voimistui kaiken aikaa, asemakaavoitetun alueen rakennustointa ei kyennyt tyydyttämään lisääntyvää asuntojen tarvetta ja asuntojen vuokrat kohosivat. Oulunkylä tarjosi tilaa asumiselle ja hyvät kulkuyhteydet Helsinkiin. (Harmo 1987: 35–40.)

Oulunkylä aloitti omana kuntanaan vuonna 1921. Voimakkaan asutus- ja rakennustoiminnan myötä maan hinta alkoi nousta. Alueelle syntyi asutuskeskittymiä yhtenäisiin huvilaryhmiin ja ryhmäkokonaisuuksiin. Lisääntyvä rakentaminen ja kulkuyhteyksien tarve vaati ennen pitkää järjestelmällisempää suunnittelua sekä alueen kaavoittamista. Kuitenkin vielä 1920-luvun alussa Oulunkylästä puuttuivat kaavoitusta ja rakentamista ohjaavat määräykset. Alueen asemakaavaa pyöriteltiin Helsingin maalaiskunnassa sekä Helsingin kaupunginvaltuustossa pitkään. Tämä tarkoitti sitä, että alue oli rakennuskiellossa varsin pitkään 1930-luvun vaihteessa: kunnassa sai rakentaa vain maaherran erityisluvalla. Luvatonta rakentamista kuitenkin esiintyi. Oulunkylä sai ensimmäisen rakennussuunnitelmansa vasta vuonna 1935. (Harmo 1987: 171–175.)

Asemakaava- ja rakennussuunnitelmaongelmat nostivat esille hallinnolliset ongelmat Oulunkylän alueella. Kunta ei pystynyt itsenäisesti päättämään rakentamisesta eikä kaavoituksesta. Vuonna 1928 käynnistettiin selvitys mahdollisuuksista liittää Helsingin ympäristön tiheämmin asutut yhdyskunnat pääkaupunkiin. Oulunkylän liittäminen Helsinkiin oli pitkä prosessi, johon johtivat muun muassa kaupungin lisätilan tarve, oulunkyläläisten asioiminen ja työssäkäynti Helsingissä sekä kunnallishallinnon selkeyttämisen ja tehostamisen tarve. (Harmo 1987: 177–183.) Oulunkylä liitettiin Helsingin kaupunkiin lopulta vuoden 1946 alusta lähtien (ibid.: 193). Vuosi ennen Oulunkylän liittämistä Helsinkiin, tammikuussa 1945, hyväksyttiin Oulunkylän rakennusjärjestys ja maa jaettiin asuinkortteleihin. Tarkoituksena oli, että Oulunkylään sijoitetaan vain asuin- ja liiketaloja eikä ollenkaan teollisuutta. Tonteille sai rakennusjärjestyksen mukaan rakentaa vain yhden enintään kaksikerroksisen rakennuksen, jossa sai olla enintään kaksi huoneistoa. Tarkoituksena oli säilyttää Oulunkylä omakotitaloalueena. (ibid.: 230.)

Vanha oulunkyläläinen huvilayhdyskuntamaisema alkoi muuttua rajusti. Paljon vanhoja huviloita 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun alusta purettiin. Asfalttikadut tulivat myös Oulunkylään. Maan käyttöä pyrittiin tehostamaan Helsingin alueella ja erityisesti sen kaikissa väljemmin asutetuissa kaupunginosissa. (Harmo 1987: 233–234.) Harmo (1987: 253–255) tulkitsee Oulunkylän murroksen alkaneen 1960-luvun alussa. Oulunkylän alueen väkiluku kolminkertaistui muutamassa vuodessa kovan rakentamisen johdosta. Oulunkylä muuttui pienestä huvilayhdyskun-

nasta Helsingin kaupunginosaksi, johon rakennettiin myös kaupungin vuokrakerrostaloja. Mäkitorpantien ja Siltavoudintien rakentaminen ja alueen kerrostalotuotanto 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alkupuolella vaikutti Oulunkylän keskuksen muodostumiseen aseman kupeessa sijaitsevan torin tuntumaan.

Rakentaminen Oulunkylässä oli erityisen voimakasta 1960–1970-luvulla, jolloin rakennettiin muun muassa Oulunkylän keskuksen ja Mäkitorpantien varren asuinrakennukset. Myöhemmin rakentamisen painopiste siirtyi rivi-, pari- ja omakotitaloihin. (Eskelinen 2005: 238–240.) Tällä hetkellä Oulunkylän alueen tärkeimmät kaupalliset palvelut sijaitsevat liikekeskus Ogelissa, joka valmistui vuonna 1987, sekä Siltavoudintien varrella torin kupeessa. Liikekeskuksen vieressä sijaitsevat myös kirjasto ja terveysasema. Oulunkylän asemanseudun rooli palvelukeskukseksi vahvistui 1990-luvun vaihteessa nimenomaan liikekeskuksen ja julkisten palveluiden rakentamisen myötä. (Eskelinen 2005: 240–243). Veräjäläakson alue rakentui samalla vuosikymmenellä radan eteläpuolelle. Myös viime vuosina alueelle on valmistunut yksittäisiä täydennysrakentamiskohteita.

5.3 Kaupungin tavoitteita

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastolla on käynnissä Esikaupunkien renessanssi -hanke, jonka sisältö on lyhyesti kuvattu viraston sivuilla seuraavasti: *”Esikaupunkien renessanssi on strategista maankäytön suunnittelua. Tärkeässä roolissa on edellytysten luominen täydennysrakentamiselle. Tavoitteena on etsiä ratkaisuja kaupungin kasvun haasteisiin ja Helsingin esikaupunkialueen seudullisen roolin muuttumiseen. Täydennysrakentamisella ja kaupunkitilaa kehittämällä parannetaan esikaupunkialueiden asumistasoa ja viihtyisyyttä.”* (Esikaupunkien... 2009.) Hankkeeseen kuuluu yhtenä osana myös Oulunkylän renessanssi, jonka painopiste on Oulunkylän ja Käpylän asemanseutujen kehittämisessä sekä Jokeri-linjan ympäristön tiivistämisessä. Projekti on paraikaa käynnissä, ja sen vaiheista on tähän mennessä toteutettu Kerro kartalla -kysely, jonka tuloksia hyödynnetään alueen maankäytön suunnittelussa. Alueellinen kehittämissuunnitelma Oulunkylän alueelle valmistunee vuoden 2012 aikana.

Raide-Jokeri tukee Oulunkylän täydennysrakentamista. Linjan merkityksestä maankäyttöön on hankearvioinnissa (Raide-Jokeri... 2011: 24–25) todettu seuraavaa: *”Raide-Jokerin asemat muodostavat yhdyskuntarakenteeseen luontevia keskittymiä, jotka houkuttelevat paitsi asumista ja työpaikkoja myös erilaisia julkisia ja kaupallisia palveluja.”* Oulunkylä toimii siis luontevana erilaisten liikennemuotojen solmukohtana, jonka rakennetta on mielekästä tiivistää. Oulunkylän asemaseudun rakennuskanta on pääosin 1960–1970-luvulta ja alueen rakenne on melko väljää. Raide-Jokeria voi pitää yhtenä keinona estää Oulunkylän taantumista. Renessanssi-

hankkeen materiaaleissa (Esikaupunkien... 2011b) Oulunkylän asemaseutu on merkitty alueeksi, jolla yritysten sijoitusmahdollisuuksia pyritään edistämään. Projektiin kuuluu myös asemaseutujen maankäytön linjaaminen omina kokonaisuuksinaan. Tarkoituksena on määritellä jokaisen asemaseudun profiili ja täydennysrakentamispotentiaali.

Oulunkylän renessanssi -projektin konkreettisia tavoitteita on jo kaupungin näkökulmasta alustavasti hahmoteltu (KSL 2011). Asuntotarjontaa on tarkoitus lisätä ja asuntokantaa monipuollistaa. Pyrkimyksenä on saada lisättyä erityisesti perhe- ja senioriasuntojen tarjontaa. Kaupunkikuvan laatua toivotaan parannettavan paikallisia ominaispiirteitä korostaen. Oulunkylän tapauksessa tämä voisi tarkoittaa vihreyden, väljyyden ja kylämäisyyden yhteensovittamista uuden rakentamisen kanssa. Nykyisen Jokeri-linjan ja tulevan Raide-Jokerin hyödyntämisen lisäksi Oulunkylässä pyritään muutenkin edistämään sujuvaa liikkumista, etenkin asemalle ja palveluiden luokse johtavia kävely- ja pyöräilyreittejä halutaan parantaa. Liityntäpysäköintiä asemaseudulla halutaan parantaa ja sitä varten tutkitaan ratkaisuja, joissa pysäköintiä ohjataan joko aivan radan yhteyteen tai maanalaisiin tiloihin. Oulunkylän torin nykyinen käyttö parkkialueena ei vastaa Helsingin kaupungin eikä alueen asukkaiden toiveita. Selkeästi rajautuvia kaupunkimaisia katutiloja on alueella vähän. Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjassa (ibid.) todetaan, että alueen katuja voisi mahdollisesti kehittää bulevardimaisemmiksi.

Kaupunkikuvan kehittämisen haasteeksi kaupunkisuunnitteluvirasto lukee eri vuosikymmeninä rakentuneiden asuinalueiden ja täydennysrakentamisen yhteensovittamisen (Esikaupunkien... 2011a). Oulunkylässä kaivattaisiin palveluiden lähelle sijoittuvia hissillisiä asuntoja seniori-ikäisille sekä lapsiperheille erilaisia asumisvaihtoehtoja elämäntilanteiden mukana muuttuviin tarpeisiin. Tonttikohtaisen lisärakentamisen ohella täydennysrakentamista pyritään sovittamaan erityisesti Raide-Jokerin linjauksen varrelle. Näihin asuntotarpeisiin yhtyy myös paikallinen kiinteistövälittäjä Markku Kilpeläinen (2011). Hän kuvailee Oulunkylää rauhalliseksi ja monimuotoiseksi pientalovaltaiseksi alueeksi, jossa on paljon hissittömiä 1960-luvun kerrostaloja, joihin on tulossa isoja remontteja. Samoin alueella on suuria rivitaloasuntoja ja omakotitaloja, joista halutaan usein iän karttuessa muuttaa uusiin hissillisiin kerrostaloihin nykyisen asunnon käydessä liian suureksi. Kiinteistövälittäjä Kilpeläinen uskoo Oulunkylän asemaseudun sopivan mainiosti täydennysrakentamiseen. Hän toivoisi alueelle lisää hissillisiä kerrostaloja ja erityisesti omistusasuntoja. Aseman seudulla voisi hänen mielestään olla jokin korkeampikin kerrostalo. Etenkin kaksiot, kolmiot ja neliöt tulevat hänen arvionsa mukaan olemaan haluttuja myös tulevaisuudessa.

5.4 Raide-Jokeri – mikä ja miksi

Raide-Jokeri on yksi pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuonna 2007 esitetyistä tärkeistä joukkoliikenteen kehittämishankkeista, ja sitä on esitetty toteutettavaksi vuoden 2016 jälkeen (Raide-Jokerin... 2009a: 7–8). Kysymyksessä on pikaraitiotie, jonka on tarkoitus kulkea Itäkeskuksesta Pitäjämäen ja Leppävaaran kautta Tapiolaan. Linjaa on suunniteltu jo 1980-luvun lopulta asti. Raide-Jokerilla tavoitellaan Helsingin nykyiseen raitiotieverkkoon verrattuna suurempaa matkanopeutta sekä matkustajakapasiteettia. Sen tavoitteeksi määritellään vastaaminen poikittaisen joukkoliikenteen kasvavaan kysyntään sekä joukkoliikenteen osuuden nostaminen Helsingin seudun poikittaisessa liikenteessä. (Raide-Jokerin... 2009a: 6–7.)

Tällä hetkellä poikittaisyhteyttä liikennöi Bussi-Jokeri eli linja 550. Linja on ollut hyvin suosittu aloittamisestaan vuodesta 2003 asti. Raide-Jokerin alustavassa yleissuunnitelmassa todetaan bussiyhteyden suosion ylittäneen odotukset, ja ruuhka-aikoina linjan olevan paikoin erittäin kuormittunut (Raide-Jokerin... 2009a). Raitiotienä linja olisi kapasiteetiltaan suurempi ja palvelutasoltaan parempi. Raideliikenteessä liikennöinti on mahdollista pitää tasavälisenä, eivätkä tieliikenteen ruuhkat aiheuta samanlaisia viivästyksiä kuin busseilla liikennöidessä. Vaikka Raide-Jokerilla keskimääräiset matka-ajat saattavat muodostua paikoin jopa pidemmiksi kuin Bussi-Jokerilla, on koettu palvelutaso liikennöinnin säännöllisyyden ja tasaisemman kulun ansiosta parempi. (Raide-Jokeri... 2011, 15.) Myös ympäristösyöt puoltavat raideliikenteen kehittämistä pääkaupunkiseudulla.

Raide-Jokerin kaavalinjauksia

Raide-Jokerin alustavassa yleissuunnitelmassa (Raide-Jokerin... 2009a) todetaan, että yleiskaavoja pidetään merkittävimpinä maankäyttöä ohjaavina suunnitelmina arvioitaessa Raide-Jokerin vaikutuksia sekä tulevaa maankäyttöä. Linjan varrella on kaksi voimassa olevaa yleiskaavaa ja raitiotielle on esitetty varaus molemmissa, sekä Helsingin että Espoon yleiskaavoissa. Helsinki ja Espoo ovat lähes koko raidelinjauksen osalta asemakaavoitettuja ja Oulunkylä kuuluu täysin asemakaavoitettuihin alueisiin.

Tutkimusalueellamme, 600 metrin säteellä Oulunkylän asemasta, kaupunkisuunnitteluvirastolla on valmisteilla sekä liikennesuunnitelmia että asemakaavoja. Liikennesuunnitelmat kattavat suuren osan tutkimusalueesta, ja niistä useat liittyvät Raide-Jokeriin (Suunnitelmat kartalla 2011). Ainoa tutkimusalueelle osuva valmisteilla oleva asemakaava koskee Kirkkoherrantie 10:tä, joka sijaitsee noin 500 metrin päässä Oulunkylän asemasta, Veräjämäen puolella. Raide-Jokerin linjaus tulee vaatimaan joitain asemaakaavan muutoksia tutkimusalueella, joista ensimmäinen sijaitsee Norrtäljentien lopussa, missä raidelinjaus kääntyy Käskynhaltijantielle (Raide-

Jokeri... 2011: 5). Käskeynhaltijantiellä Raide-Jokeri vaatii tien leventämistä. Raidelinjaus siis vaatii osan nyt tutkimusalueella viheralueeksi kaavoitetusta alueesta. Seuraava asemakaavamuutos on linjauksen kohdassa, jossa Maaherrantie kohtaa Oulunkyläntien aivan junaradan vieressä. Kyseisessä kohdassa ratalinjaus tekee mutkan, johon tarvitaan lisää tilaa.

Oulunkylän alueella Jokeri-linjan siirtyminen raidemuotoon ei tule aiheuttamaan suuria liikennejärjestelyiden muutoksia, mutta reittilinjat ja pysäkit tulevat muuttumaan jonkin verran nykyiseen bussilinjaan verrattuna. Alustavassa raportissa (Raide-Jokerin... 2009a) on kuvattu Jokerilinjan Oulunkylän pääteiden nykyiset liikennejärjestelyt sekä varmasti että mahdollisesti tulevat muutokset. Norrtäljentiellä radan on tarkoitus kulkea muun liikenteen kanssa samalla kaistalla. Tällä hetkellä kadulla on hidasteita sekä ajoradan kavennuksia, jotka joudutaan poistamaan raiteiden takia. Jatkosuunnittelussa saatetaan tarkastella mahdollisuuksia katkaista katu läpiajolta ja sallia autoille pelkästään tonteille ajo.

Oulunkyläntiellä rata kulkee kadun keskellä omalla kaistalla. Maaherrantiellä rata kulkee ajoradalla muun liikenteen seassa. Jatkosuunnittelussa on tarkoitus tutkia, voidaanko muu liikenne poistaa Maaherrantieltä. Tällä luotaisiin varmuutta pikaraitiotien liikennöinnille. Maaherrantietä käyttävät nykyisin Veräjäläksön ja osittain Veräjämäen alueiden asukkaat, joiden käytössä on kuitenkin myös vaihtoehtoinen ajoyhteys. Ratalinja kulkee kaarteessa nykyisen puistoalueen kautta, mikä edellyttää asemakaavan muuttamista. Maaherrantiellä on pysäkki Otto Brandtin tien sillalla, joka palvelee Veräjäläksön ja Veräjämäen asuinalueita. Pääradan alittavaa kevyen liikenteen alikulkutunnelia joudutaan pidentämään noin 10 metriä Maaherrantien katujärjestelyiden vuoksi.

Bussi-Jokerin ja Raide-Jokerin pysäkkien olisi tarkoitus sijaita Oulunkylän alueella suurin piirtein samoilla kohdilla. Hankearvioinnissa (Raide-Jokeri... 2011) todetaan ainoan suunnitteilla olevan pysäkkimuutoksen koskevan Oulunkylän aseman ja Mäkitorpantien pysäkkejä, jotka sijaitsevat nyt melko lähellä toisiaan. Aseman pysäkin vaikutusalue sijaitsee rautatien eteläpuolella ja Mäkitorpantien pysäkin vastaavasti radan pohjoispuolella. Raide-Jokerin jatkosuunnittelun myötä on tarkoitus miettiä, voisiko aseman pysäkki sijoittua alikulun yhteyteen ja näin parantaa vaihtoyhteyttä lähijuniin. Mäkitorpantien pysäkin sijoittumista nykyistä pohjoisemmaksi tarkastellaan myös.

Kansainvälisiä vaikutteita

Raide-Jokerin alustavassa yleissuunnitelmassa (Raide-Jokerin... 2009a) todetaan, että raideliikenteellä on toimintoja yhdistävä ja maankäyttöä tiivistävä vaikutus ja se edistää kestävästä kehityksen mukaista kaupunkirakennetta. Helsingin tapauksessa pikaraitiotiellä voidaan saavuttaa

5.5 Aukkaiden näkemykset toivottavan kehityksen suunnasta

Omalle tutkimusalueellemme aseman lähiympäristöön kohdistui kuudessa eri luokassa yhteensä noin 300 paikkoihin liittyvää kommenttia (kuva 53). Eniten ihmiset merkitsivät kartalle paikko-



65

ja, jotka he ovat kokeneet epämiellyttäviksi. Näistä kommenteista hyvin suuri osa sijoittui kauppakeskukselle ja sen lähiympäristöön. Itse kauppakeskus herätti ihmisissä negatiivisia tunteita nykyisen kuntonsa, siisteystason, kuin myös arkkitehtuurinsa vuoksi. Samoin kauppakeskuksen pubien määrä ja häiriökäyttäytyminen aiheutti monissa oulunkyläläisissä voimakkaita vastareaktioita. Toisenlaista huolta asukkaissa herätti vanhan asemarakennuksen tila, sillä sen huonokuntoisuuden nähtiin sekä leimaavan Oulunkylää että olevan kriittistä itse rakennuksen kannalta. Myös aseman edessä sijaitsevan torialueen käyttö sai monet merkitsemään kommentinsa kartalle. Suurimmiksi ongelmiksi asukkaat katsoivat alueen liikennemäärän ja autojen pysäköinnin aiheuttamat negatiiviset vaikutukset ympäristön laadulle. Monet asukkaista vaativat parannuksia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisympäristöön, esimerkiksi parantamalla epämiellyttäviksi koettuja alikulkutunneleita ja pyöräpysäköinnin turvallisuutta.

Oulunkylän puistoalueet ovat kyselyn mukaan asukkaille erityisen tärkeitä, ja oulunkyläläiset merkitsivät juuri puistoalueille suurimman osan "Tämä on miellyttävä paikka" -kommenteista. Monet kommentoijat sijoittivat tällaisen merkinnän myös kirjaston kohdalle, joka edusti kyselyssä myös monille asukkaalle tärkeää toimintaa. Muita tärkeää toimintaa edustavia paikkoja asemanseudulla olivat muun muassa kaupat ja terveyskeskus.

Täydennysrakentamista voisi vastaajien mielestä toteuttaa Oulunkylässä erityisesti viheralueille. Rakentamista puoltavat kommentit sijoittuivat suurimmaksi osaksi Norrtäljentien ja Oulunkyläntien lähiympäristön puistoihin, joiden valikoitumiseen vaikutti alueiden keskeisyyden lisäksi joissain tapauksissa myös puistojen huonokuntoisuus. Rakentamistavaksi monet asukkaat ehdottivat korkeita rakennuksia aivan alueen ytimeen, mutta syrjempänä rakennusten tulisi kommentoijien mielestä noudattaa alueen vanhojen talojen määrittämää kerroskorkeutta.

Suurin osa asukkaiden kyselyssä toivomista muutoksista kohdistui kauppakeskukselle ja aseman ympäristöön. Kommenteissa toivottiin muun muassa parkkipaikkojen sijoittamista maan alle sekä vanhan asemarakennuksen kunnostusta ja käyttöönottoa. Samoin muutamat asukkaat toivoivat torin elävöitymistä kaupalliseksi ympäristöksi, kauppakeskuksen uudelleenrakentamista ja Jokeri-linjan sijoittamista maan alle.

5.6 Laatuanalyysi

Teimme tutkimusalueellamme (kuva 54) Panu Söderströmin laatimaa kriteeristöä (liite 1) hyödyntäen arviointia Oulunkylän kaupunkitilan monipuolisuudesta ja laadusta. Perustamme oman kantamme alueen tilasta ja kehitysmahdollisuuksista näihin tuloksiin ja muihin tekemiimme havaintoihin. Havaintopisteitä oli neljä, minkä lisäksi suoritimme koko "kävelykeskustan" alueen pisteytyksen. Kävelykeskustan voi ajatella vastaavan Oulunkylän keskusta-alueita, sillä sen



Kuva 54: Tutkimusalueen tärkeimmät reitit ja solmukohdat (pohjakartta: SeutuCD 2010 / MML)

sisällä sijaitsevat joukkoliikennepysäkit ja monet muut liikenteelliset ja toiminnalliset solmukohdat.

Oulunkylän keskusalue pärjää pääpiirteittäin tyydyttävästi eri laatukriteerejä tarkasteltaessa, se saa 14 pistettä 30:sta. Seuraavaksi esitellään, mihin nämä pisteet perustuvat eri laatutyypeittäin. Tämän jälkeen tarkastellaan kävelykeskustan neljää eri tarkkailukohtaa, joiden saamat pisteet esitellään perusteluineen. Tarkemmin kunkin alueen pisteisiin voi tutustua työn liitteenä olevan taulukon kautta (liite 7).

Laatukriteerit tyypeittäin koko kävelykeskustan alueella

Pohjakerrosten aktiivisuus. Siltavoudintien asuintaloissa pohjakerrokset ovat käytössä liiketiloina, joihin on kulku kaduilta. Liikkeitä on kuitenkin vain noin yhden rakennuksen mitalta. Liikekeskus puolestaan on pitkälti sisäänpäin avautuva, eikä liiketiloihin pääse kadulta muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Myös ostoskeskuksen pihan puolen kaupat kääntävät selkänsä ulkotilaan ja niihin pääsee vain ostoskeskuksen ovien kautta. Jalankulkua vaikeuttaa myös ostoskeskuksen parkkialue. Keskustassa parkkialueet rajaavat muutenkin monia alueita, joilla voisi olla potentiaalia enempäänkin: esimerkiksi torialue toimii nykyisin vain parkkialueena.

Torin ympärillä ei myöskään ole liiketiloja, jolloin asukkaat voisivat poiketa torilta pikkupuutikkeihin ja toisin päin.

Sosiaalinen kontrolli toimii keskusalueella hyvin. Alueella on runsaasti katujen suuntaisia, matalia 1960–1970-luvun kerrostaloja. Lähes jokaisesta talosta voi seurata lukuisista ikkunoista sekä parvekkeilta kadun tapahtumia. Ostoskeskuksen ympärillä sosiaalinen valvonta ei toteudu yhtä hyvin ja tappeluja esiintyykin tällä alueella enemmän.

Sekoittunutta rakennetta ilmenee siinä mielessä, että keskustassa on sekä liiketiloja, asuinrakennuksia että toimistorakennuksia. Arkkitehtonisesti rakennukset ovat kuitenkin keskenään hyvin samankaltaisia ja samalta aikakaudelta. Lähinnä vain vanha asema vuodelta 1919 sekä liikekeskus Ogeli (1987) eivät ole 1960–1970-lukujen taitteesta. Kaikki asuintalot on rakennettu samalla tekno-rationaalisella tyyllillä ja ne tuovat alueelle myös runsaasti horisontaalisia linjoja, yksitoikkoisuuteen asti. Rakennuspintana toimii harmaa elementtibetoni, eikä julkisivuissakaan ole vaihtelevuutta tai silmää miellyttävää yksityiskohtaisuutta. Tähän liittyy myös kriteeri *visuaalinen monimuotoisuus*, jota alueen arkkitehtuuri ei juuri toteuta. Keskuksessa ei myöskään ole merkkejä kaupunkikulttuurista tai -taiteesta. Torin vaatimattomassa puistossa on kaksi pientä patsasta, mutta muuten alue näyttyy yhtenä lähiökeskuksena muiden joukossa, eikä se kutsu kävelemään ja katselemaan.

Vaikka tarkasteltava alue onkin Oulunkylän *toiminnallinen solmukohta ja kohtaamispaikka*, ei se sellaisenaan kuitenkaan pärjää erinomaisesti. Alueella ei ole selkeästi omaa identiteettiä tai imagoa. Katutilassa on joitain ajanviettoa ja kohtaamisia mahdollistavia tekijöitä; lasten leikkipuisto, kesäisin minigolf sekä torialue. Torin potentiaali riittäisi kuitenkin suurempaan, tällä hetkellä sen kaksi penkkiä eivät houkuttele kuin alkoholisteja. Leikkipuisto puolestaan palvelee vain tiettyä ryhmää, lapsiperheitä.

Tilan mitoitus tai korttelirakenne ei ole kovin onnistunutta. Korttelit ovat liiankin väljiä, etäisyydet kasvavat palveluiden määrään nähden pitkiksi eikä katutilaa ole selkeästi rajattu. Korttelirakenne ei ole perinteinen, mikä vaikeuttaa sen hahmottamista sekä kadulta toisille poikkeamista. Jalankulkualueet eivät erotu pihoista riittävästi.

Jalankulkijoiden asema on kaiken kaikkiaan melko hyvä. Kaikkien teiden varrella on jalkakäytävät yleensä molemmilla puolilla katua. Suojateitä on myös runsaasti, joten tien ylittämisestä ei koidu vaikeutta. Alueella on 40 km/h -yleisnopeusrajoitus, joten sekään ei aiheuta turhia hankaluuksia tai melua. Pysäköintipaikat vievät kuitenkin kohtuuttoman paljon tilaa: parkkialueita on peräti viisi, minkä lisäksi teiden varsille voi pysäköidä.

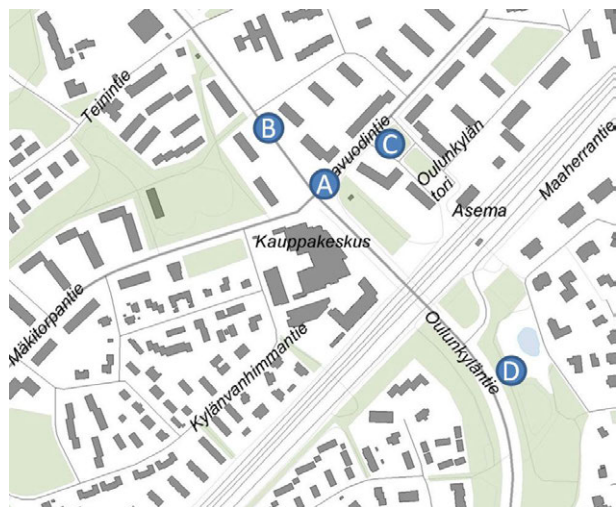
Jalankulkualueet ovat autoteiden varrella, eikä niitä ole erotettu kasvillisuudella. Reittien valaistus ja puitteet on suunniteltu autoilijoiden tarpeisiin: kaikki jalankulkualueet ovat asfalttia, katuvalaistus on suunnattu ajoteille eikä esimerkiksi penkkejä tai muita jalankulkijoille suunnattuja kadunkalusteita ole. Jalankulku junaradan ali tapahtuu kolmesta kohtaa, aina tunnelin kautta. Näistä kaksi on varattu vain kevyelle liikenteelle ja yksi myös autoille. Tunnelit koetaan kuitenkin usein pelkoa herättäviksi paikoiksi, eikä niiden visuaalinen ilmekään ole kutsuva. Pelkälle jalankululle ei myöskään ole varattu toripuistikkoo lukuun ottamatta omaa tilaa. Tällöin oleiluun ja sosiaalsiin kontakteihin kannustava ympäristö jää kokonaan puuttumaan.

Viherympäristö ja hulevesien hallinta. Kuten lähiöideologiaan kuuluu, on istutuksia ja luontoa alueella runsaasti länän. Kasvilajistoa ja kokoa voisi kuitenkin vaihdella enemmänkin. Varsinkin torin puistikko kaipaisi uudistusta. Kukkalaatikoita on tuotu liikenneympyrään, mikä on piristävää lisä – niitä voitaisiin käyttää laajemminkin keskustan alueella. Monet puista ovat luonnontilaisen ja siten osin hallitsemattoman oloisia, katujen varsilla on kuitenkin hoidetumpiakin puita.

Pyöräilyn mahdollisuudet ja esteettömyys on keskusalueella järjestetty hyvin. Pyöräteitä on laajalti, kadulla ajamiseen ei ole tarvetta kuin pienemmillä teillä. Radan vartta seuraillen kulkee kevyen liikenteen reitti, joka on hyvä varsinkin pyöräilijöille. Autoilijoille on asetettu varoitusmerkkejä niin pyöräilijöistä kuin koululaisistakin, ja hidastustyssyt takaavat, ettei vauhti kasva liian kovaksi. Esteetöntä kulkua on helpottamassa reunakivien madallukset kaikissa tienylityskohdissa. Pyörätelineitä on kuitenkin niukemmin, eikä esimerkiksi ostoskeskuksenkaan alueella ole runkolukittavia telineitä. Juna-aseman alikulkutunnelin rampit ovat jyrkkiä, mikä vaikeuttaa rattaiden tai pyörätuolin työntämistä.

Reitin eri osuudet analyysin kohteina

Edellinen kuvaus koskee koko kävelykeskustan osuutta, noin 150 metrin vyöhykettä juna-asemasta. Tällöin yhdistyvät niin Oulunkylän viherympäristön kuin rakennustenkin hyvät puolet. Yksittäisillä alueilla ei yhtä tarkkailupistettä lukuun ottamatta nousta samoihin pisteisiin. Asettamamme neljä pisteytyskohtaa ovat pääreittien risteyskohta, tori, Radan eteläpuoleinen puisto (Seurahuoneen alue) sekä Norrtäljentytien koulujen alue (kuva 55).



Kuva 55: Havaintopisteet: a) pääreittien risteyskohta, b) koulujen alue, c) tori, d) eteläpuisto (pohjakartta: SeutuCD 2010 / MML)



Kuvat 56 ja 57: Havaintopiste A, pääreittien risteyskohta

Pääreittien risteyskohdan (11 pistettä) vahvuudet ovat varsin yhtenäiset koko kävelykeskustan alueen kanssa, mutta paikasta puuttuu rakennusten pohjakerrosten aktiivisuus ja viheristutuksia on vähemmän. Koska havainnointipiste on liikenneympyrässä, vie autoliikenne runsaasti tilaa (kuva 56). Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asema pysyy kuitenkin kohtuullisen hyvänä. Pistteestä voi nähdä kaksi alueen toiminnallisista solmukohdista, liikekeskuksen sekä minigolf-radan (kuva 57).



Kuvat 58 ja 59: Havaintopiste B, koulujen alue

Koulujen alue (kuvat 58 ja 59) pärjää havainnointialueista heikoiten saaden 9 pistettä. Alue on monilta osin suunnittelemattoman oloinen, toisella puolella tietä on töhritty sähkökoppi keskellä hoitamaton pusikko. Risteysalue on väljästi mitoitettu ja rakennukset sijaitsevat hajanaisesti. Ympäristössä mennään autoilijoiden ehdoilla; jalankulkijan nopeudella maisemassa ei riitä viirikeitä silmille. Tieltä lähtee kuitenkin leikkipuistoon johtava kävelyreitti, ja suojatiet ovat hyvin järjestettyjä.

Oulunkylän tori (kuvat 60 ja 61) saa pisteitä 14, kuten koko kävelykeskustan aluekin, ja nousee siten laadukkaimmaksi erillisistä havainnointipisteistä. Tämä johtuu siitä, että kohteessa yhdistyy suunniteltu viheralue sekä rakennusten keskivertoa monipuolisemmat toiminnot. Oulunkylän vanha asemarakennus sekä Siltavoudintien rakennukset ovat arkkitehtuuriltaan erilaisia

muuhun alueeseen verrattuna. Siltavoudintien rakennuksissa on pohjakerros liikekäytössä ja alueen rakennuksilla on eri käyttötarkoituksia. Parempien pisteiden saamisen estää osaltaan torialueen suuri parkkipaikka, puiston vaatimaton koko ja jalankulkualueiden heikko laatu.



Kuvat 60 ja 61: Havaintopiste C, Oulunkylän tori

Eteläpuisto (kuvat 62 ja 63) saa pisteitä 12. Puistoalueena se saa korkeita pisteitä jalankulkualueiden laadusta. Hiekkapäällysteiset tiet, koirapuisto ja lampi seurahuoneen edustalla luovat viihtyisyyttä. Osa puistosta on kuitenkin käyttämätöntä joutomaata ja istutusten laatuun voisi panostaa nykyistä enemmän. Keskellä puistoaluetta on suuri ja tiheä pusikko, joka estää näkyvyyttä ja voi herättää turvattomuuden tunnetta pimeällä. Pisteitä huonontaa myös se, että rakennusten pohjakerrokset eivät ole aktiivisia, asuintaloista ei voi seurata puiston tai kadun tapahtumia eikä merkkejä kaupunkikulttuurista ole. Seurahuone nostaa alueen kiinnostavuutta arkkitehtuurillaan ja käyttötarkoituksellaan asukastalona.



Kuvat 62 ja 63: Havaintopiste D, eteläpuisto

5.7 Uuteen nousuun – alueimagon kehittäminen

Tavoitteenamme on luoda visio, joka loisi Oulunkylälle uudenlaista imagoa. Ajatukset perustuvat asukkaiden toiveisiin, kaupungin näkemyksiin sekä kaupunkiympäristön laatuanalyysin tuloksiin. On ollut ilahduttavaa huomata, että nämä kulkevat monin paikoin käsi kädessä. Tällä

hetkellä Oulunkylän imagossa näkyy vahvasti sana lähiö. Profiilin nostamisessa tärkeänä osana toimisikin perinteisen lähiömäisen maineen karistaminen, sillä tällä hetkellä lähiöihin liitettävät mielikuvat ovat varsin negatiivisia. Tähän vaikuttavat niin historialliset seikat kuin rakennusmuodin vanhentuminenkin.

1900-luvun puolivälissä Suomi kävi läpi yhteiskunnan rakennemuutosta, jonka voimakkaimmat vuosikymmenet olivat 1960- ja 70-luku. Suomessa nautittiin taloudellisesta kehityksestä, minkä se kovasti halusikin todistaa moninaisilla uudistuksilla (Jokinen & Saaristo 2002: 85; Manninen 2004: 8). Voimakasta kehitystä tapahtui elintason nousun lisäksi teknologiassa, tasa-arvossa ja demokratiassa (Sappinen 2000: 13–15, 375). Parempaa aikaa seuraavia ongelmia olivat esimerkiksi talouskriisi, kaupunkien kasvu, perinteisen suomalaisen maatalousyhteiskunnan rappeutuminen ja työllisyysongelmat. Kiihkeä lähiökeskustelu kuului aikaan, ja mediassa lähiöistä puhuttiin ”epäinhimillisinä työvoimavarastoina” tai ”arkkitehtien paskantamina läjinä”. Lähiöistyminen johti kontrasteihin: siirtyminen pientilalta palkkatyöhön kaupunkiin oli suuri muutos. Lisäksi talonpoikaiset perusarvot kuten sukupuoliroolit, työn itsenäisyys ja patriarkaalinen perherakenne joutuivat muutospaineiden alle. (Kortteinen 1982: 13–14, 155–159.)

Lähiöiden rakentaminen aloitettiin yhteiskunnan rakennemuutoksen vuoksi, kun kaupunkiin kohdistuville muuttovirroille piti nopeasti saada uusia asuinalueita. Lähiöiden rakentaminen nähtiin kansantaloutta vaurastuttavana. Ajatuksen ylimpänä auktoriteettina vaikutti itse tasavallan presidentti Urho Kekkonen, joka oli jo pääministerikaudellaan luvannut puuttua asuntovajausongelmaan lisäämällä rakennusvolyyymiä. Tämä onnistui ainoastaan nopean elementtirakentamisen turvin. (Hankonen 1994: 44–45, 52–53.) Aluksi teollinen rakentaminen oli avantgardea ja edistyksellistä. Kerrostalossa asuminen oli muodikasta ja uuteen lähiökotiin pääseminen oli miltei etuoikeutettua. Lähiöt rakennettiin maastonmuotoja noudatellen ja hyvin suunnitellusti. Ulkoista prameutta ei saanut silti tavoitella, sillä se koettiin pinnalliseksi (Bonsdorff 1991: 53).

Lähiöasujien etuoikeutettu asema alkoi vähitellen kadota niin monen muunkin päästessä samaan. Asuntopulan vuoksi tuotanto piti saada huippuunsa, minkä vuoksi suunnittelu alkoi kärsiä. Luonnon muotojen seuraamiseen ei enää ollut aikaa ja betonielementtejä alettiin käyttää vain kustannustehokkuuden ja nopeuden vuoksi. (Nikula 1993: 146.) Talot piti saada rivakasti kasaan ja myyntiin, jotta rakennukset maksaisivat itsensä nopeasti takaisin (Katainen ym. 1999). Jälkifunktionalistisen arkkitehtuurin status laski entisestään, kun nousukautta elävälle väestölle ei kannattanut myydä tyyliä, joka on kuuluisaa edullisuutensa vuoksi.

Nykypäivästä katsottuna teknologis-rationaalisen rakennusperiaatteen ongelma piilee sen funktionalistisissa juurissa. Funktionalismi jo sanana paljastaa tyylin tarkoituksen – käytännöllisyyden. Ulkokuori jää yksinkertaiseksi ja koruttomaksi sen toimiessa vain kuorena sisätiloille.

Muotoilun sijasta jokaisen rakennuksen ja sen osan täytyi täyttää sille määrätty tehtävä. (Heinonen 1986: 6–18.) Nykyisin pelkkä käytännöllisyys ei ole enää yhtä kovassa arvossa, vaan visuaalisuus on tehnyt paluuta. Siitä, mikä tällä hetkellä on kaunista, ollaan kuitenkin paikoitellen eri mieltä. Arkkitehdit ja tavalliset kansalaiset arvottavat esimerkiksi Vantaan Kartanonkosken asuinalueen uusvanhan tyylin varsin eri tavoin. Oulunkylän rakennuskanta edustaa teknoratio-naalista arkkitehtuuria ja se on tämän hetken arvostusten näkökulmasta vanhentunutta. Alueelle kaivattaisiin uudistuksia, jotta kaupunginosan imagoa saataisiin kohotettua.

5.8 Visio asemanseudun täydennysrakentamisen mahdollisuuksista

Oulunkylän asemanympäristön täydennysrakentamisen kulmakiviksi on visiossa valittu sosiaalisuuden ja aktiivisuuden vahvistaminen kaupunkitilassa, selkeä alueellinen identiteetti sekä tiivis, laadukas rakennettu ympäristö, jossa huomioidaan asukkaiden monenlaiset tarpeet. Näitä tekijöitä vahvistamalla Oulunkylän on nähdäksemme mahdollista kohota vetovoimaiseksi ja eläväksi elin- ja toimintaympäristöksi pääkaupunkiseudulla.

Alueen maankäyttö ja rakentaminen

Alueen kehityksen kannalta on välttämätöntä yhdistää kaksi tekijää, ympäristön laadun nosto sekä maankäytön tehostaminen. Aikaisempaa tehokkaamman maankäytön tulisi kohdistua erityisesti aseman lähiympäristöön ja hyvien liikenneyhteyksien varsille. Jo rakennetussa ympäristössä on pyrittävä kohti tiivistä, kaupunkimaista rakennetta, jossa rakennukset rajaavat nykyistä selkeämmin katutilaa. Tällöin myös katujen luonteen tulisi muuttua urbaanimmaksi ja kävely-ympäristöä korostavammaksi. Vielä rakentamattomien paikkojen täydennysrakentamispotentiaalia on puolestaan punnittava suhteessa niiden arvoon viheralueina.

Oulunkylän ydinalue jakautuu nykyisin pääradan ja Oulunkyläntien linjauksen vuoksi useaan sektoriin. Jos alueet kyettäisiin yhdistämään paremmin toisiinsa, esimerkiksi kattamalla Oulunkyläntie osittain radan molemmin puolin, alueet sekä selkiytyisivät että tarjoaisivat lisärakentamismahdollisuuksia erinomaisella sijainnilla. Myös yhteyttä radan jakamien alueiden välillä tulisi pyrkiä vahvistamaan parantamalla alikulkutunneleiden laatua sekä harkitsemalla uutta kävelysiltaa pääradan jakamien alueiden välille. Kytkemällä kauppakeskuksen ja seurahuoneen ympäristöt toisiinsa radan yli, alueelle voitaisiin saada sekä uusi reittivaihtoehto kuin myös kiinnostava tilallinen elementti (kuva 64).

Ympäristön luonteeseen vaikuttaa myös se, miten uudistuotanto kykenisi eheyttämään alueen kokonaisilmettä. Yhtenä mahdollisuutena olisi toteuttaa uusi rakenne aiempaa selkeämpinä kortteleina. Toisiinsa nähden tiivistä sijoitetut kerrostalot voisivat sijoittua rautatieaseman ja



Kuva 64: Mahdolliset täydennysrakennusalueet Oulunkylän aseman ympäristössä
(pohjakartta: SeutuCD 2010 / MML)

kauppakeskuksen lähiympäristöön. Samalla myös julkiset ja yksityiset tilat erottuisivat nykyistä paremmin toisistaan, mikä osaltaan kohentaisi ympäristön sosiaalista laatua.

Koska alueen historia kytkeytyy puuhuviloihin, täydennysrakentamisessakin olisi luontevaa suosia puurakentamista. Materiaalivalintojen ja perinteisen kaupunkirakenteen kautta voitaisiin vahvistaa alueen historiaan pohjautuvaa identiteettiä vanhana kaupunginosana. Asukkaille tärkeiden viheralueiden säilymiseen ja kehittämiseen tulee kuitenkin kiinnittää huomiota täydennysrakentamista suunniteltaessa. Lisääntyvä asukasmäärä edellyttää alueelta yhä laadukkaampia virkistysalueita, ja tärkeäksi katsotut viheralueet onkin säästettävä rakentamiselta.

Asuminen

Täydennysrakentamisen tulisi monipuolistaa alueen asuntotarjontaa samalla kun asuntojen laadutasoa nostettaisiin kauttaaltaan. Tavoitteena tulisi olla asuntojen mukautuvuus ihmisten erilai-

siin tarpeisiin, jolloin asukkaille voitaisiin tarjota mahdollisuutta toteuttaa rakennusvaiheessa itselle sopivia ratkaisuja. Yksittäiset talot voitaisiin toteuttaa ryhmärakennuskohteina, jolloin rakennusten kesken muodostuisi hyvälle asuinalueelle ominaista vivahteikkua. Myös asuntojen kokojen tulisi vaihdella alueen sisällä, ja pieniinkin asuntoihin olisi tärkeää sisällyttää laatua lisääviä elementtejä, kuten parvekkeita. Asuntojen pientä kokoa voitaisiin kompensoida myös toteuttamalla taloihin yhteistiloja, joista saattaisi koitua sekä ympäristöllisiä että sosiaalisia etuja. Monipuoliset asumisen mahdollisuudet, sijainti joukkoliikenteen solmukohdassa ja uudenlainen puurakentaminen kaupunkiympäristössä erottaisikin asuinalueen edukseen monista muista Helsingin seudun alueista.

Palvelut ja työpaikat

Palvelujen painopisteen tulee jatkossakin sijoittua aseman ja kauppakeskuksen akseliin. Pari voisi kuitenkin täydentää toisiaan erilaisten luonteidensa ja merkitystensä kautta. Jos uusi kauppakeskus tarjoaa tulevaisuudessa asukkaille tarvittavat päivittäistuotteet ja palvelut, asemanseutu voisi kehittyä puolestaan asukkaiden ja vierailijoiden yhteiseksi olohuoneeksi. Torin ympärillä sijaitsevien rakennusten alakerroksiin tulee sijoittaa asukkaiden yhteisöllisyyttä ja kestäväää elämäntapaa tukevaa yrittäjyyttä. Kahvilat, ravintolat, kaupat, polkupyöräverstaat ynnä muut levittäytyisivät parhaassa tapauksessa sisältä myös toritilaan. Pienyrittäjyyttä tulisi tukea kehittämällä torialueesta niin tasokas, että alueelle voisi muodostua positiivisen kehityksen kierre.

Uudistettu liikekeskus toimisi puolestaan alueen palvelukeskuksena, josta asukas voisi saada paitsi vähittäistuotteita, myös julkisia ja ostopalveluita. Konseptin tulisi erota nykyisestä liikekeskuksesta erityisesti tarkemman profiloitumisen ja miellyttävämmän miljöön kautta. Olen-naista liikekeskuksen kilpailukyvyn kannalta olisi saada asiakkaat sitoutumaan ja arvostamaan laadukkaita ja helposti saavutettavia lähipalveluita jättikauppojen sijasta. Liikekeskuksen uudistamisen kautta on mahdollista myös lisätä alueen työpaikkojen määrää. Rakennuksen toiminnot antavat mahdollisuuden rakentaa ostoskeskuksen ylempiin kerroksiin asuntoja. Asuminen heijastuisi positiivisesti alakerran kauppojen asiakasmääriin ja alueen sosiaaliseen valvontaan.

Liikkuminen ja pysäköinti

Oulunkylän rakentuminen rautatieaseman ympärille on luonut joukkoliikenteestä tärkeän alueellisen tekijän. Raide-Jokerin toteutuminen korostaisi entisestään joukkoliikenteen merkitystä ja tukisi Oulunkylän luonnetta vihreänä kaupunginosana. Raitiotie parantaisi myös alueen seudullista saavutettavuutta. Erinomaisten liikenteellisten yhteyksien ja kestäväen kehityksen vaatimusten vuoksi alueella asuvien tai työskentelevien ihmisten liikkumisvalintoja tulisi ohjata entis-

tä enemmän pois yksityisautoilusta muiden vaihtoehtojen pariin. Pysäköintipaikkojen saatavuutta aseman ympäristössä voitaisiin rajoittaa ja pysäköinnin hinnoitteluun kiinnittää huomiota. Pysäköintiä voitaisiin sijoittaa myös entistä enemmän maan alle, jolloin katutason viihtyisyyttä ja turvallisuutta saataisiin kehitettyä.

Liityntäpysäköinti tuottaa alueen viihtyisyydelle haittoja. Ilmaisen liityntäpysäköinnin tarjoamisen sijaan tulisikin ensisijaisesti kehittää joukkoliikenteen liityntäyhteyksiä. Myös polkupyöräpysäköintiin on syytä kiinnittää huomiota; pyörien pysäköintitarjontaa tulisi lisätä alueella. Pyöräilyn järjestelyiden korkeampi laatu tukisi osaltaan liikkumista pyörällä ympäri vuoden.

Virkistysalueet

Tavoitteeksi tulee asettaa nykyisiä puistoja laadukkaammat viherympäristöt, jotka palvelevat monenlaisia käyttäjäryhmiä. Seurahuoneen ympäristöön levittäytyvää puistoa tulisi kehittää tukemaan historiallisen rakennuksen luonnetta ja talon toimintoja. Muutos vahvistaisi myös puistoaluetta paikalliseen historiaan kytkeytyvänä paikkana. Mäkitorpantien puisto voisi olla puolestaan toiminnallinen viheralue eri ikäryhmille. Alueen rakennuksia ja pihapiiriä tulisi hyödyntää nykyistä aktiivisemmin esimerkiksi kerhojen tarpeisiin.

Myös pysäköintipaikkana toimivan torin paikalle tulisi perustaa laadukas viheralue. Alue poikkeaisi muista puistoista erityisesti hoidon ja hallinnan osalta. Torin puisto voisi profiloitua asukkaiden ylläpitämäksi alati muuttuvaksi puutarhaksi, jossa painopiste olisi yhteisöllisyydessä, muuttuvassa estetiikassa ja kulttuuritapahtumissa. Puutarha voisi olla oulunkyläläisten yhteinen olohuone, kodin ja työpaikan ulkopuolinen kolmas tila, johon asukkaat voivat tulla oleskellemaan, seuraamaan muiden toimintaa tai vaikuttamaan itse valittujen muutosten suuntaan. Kyseessä olisi asukkaiden johtama tila, johon kaupunki tarjoaisi paikan ja tietyt resurssit.

5.9 Lopuksi

Oulunkylän kehitysmahdollisuudet ja tulevaisuuden näkymät ovat hyvät. Liikenneyhteydet alueella ovat monipuoliset ja Raide-Jokeri tulee parantamaan niitä entisestään. Parantuneiden liikenneyhteyksien ja rakennusmaapotentiaalin hyödyntämisen myötä Oulunkylän asemanseudulla on mahdollisuus kehittyä asukkaita ja yrityksiä houkuttelevaksi uudentyyppiseksi yhdyskunnaksi. Alueen täydennysrakentamisella asukasmäärä saadaan uuteen nousuun, joka yhdessä moninaistuvan väestöprofiilin kanssa heijastuu myös alueen palvelutarjontaan. Korkeatasoisen ja persoonallisen asunto- ja yritystilatarjonnan myötä Oulunkylän asemanseutu pystyisi kilpailemaan Helsingin seudun arvostettujen alueiden joukossa, mikä puolestaan merkitsisi alueen elinvoiman ja hyvinvoinnin vahvistumista.

Tilausta näyttäisi olevan myös lisääntyvälle yhteisöllisyydelle kaupunginosien sisällä. Alueen kehitys vastaisi nykyisin vallalla olevien elämäntapojen moninaistumisen, laadukkaan asuinym-
päristön arvostamisen sekä ympäristötietoisuuden lisääntymisen kysyntään, jotka näyttävät vai-
kuttavan enenevässä määrin ihmisten asumispreferensseihin.

Lähteet

- Bonsdorff, Pauliina (1991). *Arkkitehtuurin määrittely Suomessa 1940 – 1989*. 130 s. Valtion teknillinen tutkimuskeskus: 752. VTT, Espoo.
- Esikaupunkien kehittäminen (2011). KSV. Luettu 15.11.2011.
<http://www.esikaupunki.hel.fi/renessanssi/esikaupunkien_kehittaminen>
- Esikaupunkien renessanssi (2011a). Raide-Jokerin kehityskäytävä - maankäytön kehittämisperiaatteet. KSV. Luettu 8.12.2011. <http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2011/Ksv_2011-11-22_Kslk_30_EI/72CB540B-240F-4F94-B6D4-EB0DABC27622/Liite.pdf>
- Esikaupunkien renessanssi (2011b). Yleissuunnitelman runko. KSV. Luettu 8.12.2011.
<http://www.esikaupunki.hel.fi/pdf/LIITE%201_yleissuunnitelman%20runko.pdf>
- Eskelinen, Heikki J. (toim.) (2005). *Vireä idylli – Oulunkylää ja oulunkyläläisiä*. 256 s. Oulunkylä-seura ry, Helsinki.
- Hankonen, Johanna (1994). *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta: suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. 539 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Harmo, Maunu (1987). *Oulunkylä – Vihreä idylli*. 283 s. Oulunkylä-seura ry, Helsinki.
- Heinonen, Raija-Liisa (1986). *Funktionalismin läpimurto suomessa*. 316 s. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Jokinen, Kimmo & Kimmo Saaristo (2002). *Suomalainen yhteiskunta*. 356 s. WSOY, Helsinki.
- Katainen, Elina, Anu Suoranta, Kari Teräs & Johanna Valenius (toim.) (1999). *Koti kaupungin laidalla: työväestön asumisen pitkä linja*. 204 s. Gummerus, Helsinki.
- Kerro kartalla (2011). Oulunkylän renessanssi. Luettu 15.10.2011.
<<http://kerrokartalla.hel.fi/?q=node/701>>
- Kiipeläinen, Markku (2011). Yrittäjä, LKV, Oulunkylän Kiinteistömaailma. Haastattelu sähköpostitse 1.11.2011 (M. Rönnberg).
- Kortteinen, Matti (1982). *Lähiö: tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. 324 s. Otava, Helsinki.
- KSL (2011). Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 30/2011, 22.11.2011. Esikaupunkien renessanssi, Oulunkylän renessanssi - Lähtötiedot ja kehittämistavoitteet.
- Manninen, Antti (2004). *Puretut talot: sata tarinaa Helsingistä*. 182 s. Helsingin Sanomat, Helsinki.
- Nikula, Riitta (1993). *Rakennettu maisema. Suomen arkkitehtuurin vuosisadat*. 159 s. Otava, Helsinki.
- Raide-Jokeri – Hankearviointi (2011). KSV, HSL, Espoon kaupunki & Strafica. Luettu 8.12.2011.
<http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2011/Ksv_2011-11-22_Kslk_30_EI/799FC5B8-24EC-451F-98A9-A023626EAE5E/Liite.pdf>
- Raide-Jokerin alustava yleissuunnitelma (2009a). Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, YTV, LVM & WSP. Luettu 8.12.2011. <http://raidejokeri.info/Raportti/Raide-Jokeri_raportti.pdf>
- Raide-Jokerin alustava yleissuunnitelma (2009b). Liite 2 – kaavamuutostarpeet. Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, YTV, LVM & WSP. Luettu 8.12.2011. <http://raidejokeri.info/Raportti/Raide-Jokeri_raportin_liitteet_2_KAAVAMUUTOSTARPEET_web.pdf>
- Sappinen, Eero (2000). *Arkielämän murros 1960- ja 1970-luvuilla: tutkimus suomalaisen työväestön elämäntavoista ja niiden paikallisista raumalaisista piirteistä*. 509 s. Suomen muinaismuistoyhdistys, Helsinki.
- Vi bygger ut Tvärbanan (2011). Stocholms Lokaltrafik. Luettu 4.12.2011.
<<http://www2.sl.se/Templates/SubStart.aspx?id=13461>>
- Suunnitelmat kartalla (2011). Kaupunkisuunnitteluviraston karttapalvelu. Luettu 2.12.2011.
<<http://ptp.hel.fi/hanke/>>

6 Eri aikojen Matinkylä ja kaupunkiympäristön laatu

Emmi Malin ja Hanna Jantunen

Tutkimuksen tarkoituksena on tarkastella Matinkylän suunnittelun kehittymistä ja yhteiskunnallisia prosesseja tämän kehityksen taustalla. Millaisissa yhteiskunnallisissa oloissa Matinkylää on aikoinaan alettu suunnittelemaan? Mitkä olivat sen ajan arvostukset ja tavoitteet? Miten tämä historia heijastuu nykypäivään, ja kiinnittyy nykyiseen suunnittelutraditioon. Tarkastelemme myös laadun ja monipuolisuuden ilmenemistä Matinkylässä ja kiinnitämme tarkastelun Matinkylän aluerakentamishistoriaan ja selittävien syiden löytämiseen tästä prosessista. Käytämme tutkimuksessamme apuna Panu Söderstömin laatimaa laatukriteeristöä (liite 1) ja pohdimme, miten se on kiinnitettävissä Matinkylän täydennysrakentamisen vaihtoehtoihin ja laadun kehittämiseen. Sovellamme laatukriteeristöä kolmelle, jo nyt suunnittelussa olevalle alueelle. Näkökulmamme laadun tarkastelussa suuntautuu tämänhetkisen laadun määrittelyyn ja siihen, millaiseksi laatu alueilla mahdollisesti muotoutuu suunnitelmien toteutuessa tulevaisuudessa.

Matinkylän aluerakentaminen 1960–1970-luvuilla liittyi suureen rakennemuutokseen ja maaltamuuuttoon. Etenkin autoistuminen mahdollisti kaupunkirakenteen hajautumisen. Keskustarakentaminen oli muodostunut 1960-luvulle tultaessa niin kalliiksi, että rakennuttajat suuntasivat katseensa kaupunkia ympäröiville alueille. Entisten kartanoiden omistamat laajat maa-alueet olivat rakennuttajien erityisessä suosiossa. (Schulman 1990: 116.) Nykyisen Matinkylän alueen omisti suurimmaksi osaksi tilanomistaja Hilding Fredriksson, jolta rakennusyhtiö Haka osti laajat maa-alueet (Hankonen 1994: 445). Ajan hengen mukaisesti Matinkylää kehitettiin tehokkuudella ja ympäristön viihtyisyydelle ei annettu kovin suurta roolia. Tärkeintä oli tuottaa asuntoja kasvavan kysynnän tyydyttämiseksi. Suuriksi mitoitettut lähiörakentamisprojektit jäivät kuitenkin usein keskeneräisiksi, näin kävi myös Matinkylän kohdalla. Matinkylän rakenne ei myöskään muodostunut niin tiiviiksi kuin oli alun perin suunniteltu, mikä mahdollistaa alueen täydennysrakentamisen tänä päivänä. Eheyttävän täydennysrakentamisen avulla pystytään puuttumaan jo aikaisemmin muodostuneisiin laadun ja monipuolisuuden ongelmiin.

Matinkylässä aluerakentamisen aikakausi tuotti vakavia ympäristön laatuongelmia, joita on pyritty ratkomaan 1990-luvulta eteenpäin. Kauppakeskus Ison Omenan tulo alueelle 2000-luvun alussa lisäsi alueen palveluvarustusta ja houkuttelevuutta, ja samalla kauppakeskuksen seutu rakennettiin tiiviimmäksi. Länsimetron rakentaminen luo painetta tiivistää aluetta entisestään. Haasteita kuitenkin asettaa asukkaiden, suunnittelijoiden ja rakennuttajien yhteistyö, jotta alueen laatu aidosti paranisi.

6.1 Matinkylän historiallinen kehittyminen

Lähiöt ja aluerakentamisen tausta

Yhtenäisiä asuinalueita rakennettiin Suomessa jo ainakin 1700-luvulla. Maaseudun ruukkiyhdyskunnat lienevät tästä varhaisimpia esimerkkejä. Kaupungeissa vastaavien aluekokonaisuuksien toteuttaminen alkoi sen sijaan vasta 1900-luvun alussa. Vuosisadan alussa Helsingissä toteutettiin esimerkiksi Puu-Vallila, jonka tarkoituksena oli parantaa työläisten asumisololoja. Puu-Käpylä puolestaan sai vaikutteita englantilaisesta puutarhakaupungista. 1940-luvulta eteenpäin aluerakentamisessa siirryttiin kerrostalovaltaisempaan tuotantoon. Aluerakentamisen kasvu 1960–1970-luvuilla liittyi kiinteästi suureen rakennemuutokseen ja se toimi välineenä, jonka avulla Suomi siirtyi eurooppalaisten hyvinvointivaltioiden joukkoon. Tuolloin määrälliset tavoitteet olivat ratkaisevia ja tehokkuus suunnittelun perusarvo. Lähiörakentaminen oli nopea ja halpa ratkaisu pääkaupunkiseudulle muuttavan työvoiman asuttamiseksi. Seudun maanomistajat, rakennustekniikan kehitys ja kunnallispolitiikka tukivat lähiörakentamista, samoin kuin autoistuminen ja kaupunkisuunnittelun ihanteet. (Melama 2007: 16.)

Rakentamiseen soveltuvaa, hinnaltaan kohtuullista maata ei kuitenkaan enää ollut Helsingin keskustan läheisyydessä. Sen sijaan kaupungin reunamilla oli edullisesti saatavissa maataloudesta vapautuvia, laajoja yhtenäisiä alueita. Rakennustekniikka ja rakennusalan organisoituminen oli kehittynyt sellaiseksi, että suuriakin projekteja voitiin käynnistää yhdellä kertaa. Lähiörakentaminen perustui yleensä kuntien ja rakennusyhtiöiden välisiin sopimuksiin, aluerakentamiseen. Sopimuksissa päätettiin maan kaavoittamisesta, rakennusoikeudesta, maapohjan hallinnasta ja kunnallistekniikasta koituvien kustannusten jaosta. Lisäksi saatettiin sopia asuntojen rakennuskustannuksista, myyntihinnoista, rahoitustavasta, rakentamisen ajoituksesta, asukkaiden valinnasta ja kunnan osallistumisesta rahoitukseen. (Schulman 1990: 117.)

Rakennetusta ympäristöstä tuli tässä kehityksessä teollinen, standardoitu tuote – neliö- ja kuutiometreittäin myytävä kauppatavara. Kilpailuvalteiksi muodostui taloudellisuus ja tehokkuus, mikä ei niinkään koskenut lopputuotetta, asuinympäristöä tai yksittäistä asuntoratkaisua, vaan rakentamisen kannattavuutta liiketoimena. (Schulman 1990: 117.) Lähiörakentamiseen liittyi useita muitakin asuinympäristöön vaikuttavia uusia käytäntöjä. Asuntoyhtiöiden koko kasvoi ja alueelliset asuntohoidonjärjestelmät sekä huoltoyhtiöt yleistyivät. Palvelujen tarjonta yksilöityi uudella tavalla. Suurimpiin lähiöihin tuli ostoskeskukset, mutta pienet lähiöt jäivät palveluvarustukseltaan vaatimattomiksi. Kaiken kaikkiaan voidaan sanoa, että lähiöt rakennettiin rakennustuotannon ja palveluiden tarjonnan mukaisen teknistaloudellisen rationaliteetin ehdoilla. (Schulman 1990: 118.)

Matinkylän aluerakentaminen ja suunnittelun polut

Asuntosäästäjille *Haka rakentaa* -lehti tiedotti Matinkylän maakaupasta vuonna 1966: yhtiö ilmoitti ostaneensa noin 185 hehtaarin suuruisen maa-alueen, joka sijaitsi Jorvaksentien ja meren välissä. Matinkylää lähdettiin suunnittelemaan 8500 – 9000 asukkaan alueena. Suunnitelmat kuitenkin kasvoivat prosessin edetessä ja tavoiteltava asukasmäärä nousi 35 000 asukkaaseen. Matinkylästä suunniteltiin aluetta, johon rivitalojen ja kerrostalojen lisäksi rakennettaisiin ostos- ja palvelukeskus, myymälöitä, koulurakennuksia peruskoulun eri asteita varten sekä lukiokeskus. Alueelle suunniteltiin myös runsaasti työpaikkoja. Matinkylää ei pidetty Hakan suunnitelmassa lähiönä, vaan siitä suunniteltiin ”monipuolista yhteiskuntaa”. (Hankonen 1994: 445–447.)

Kaavoittajina tunnetut arkkitehdit Ahti Korhonen ja Erik Kråkström aloittivat Matinkylän suunnittelun jo 1950-luvun lopulla. Uuden maanomistajan myötä aiemmat suunnittelun vaiheet kuitenkin hautautuivat tyystin. Hakan ottaessa suunnittelun ohjat käsiinsä Korhonen sai jatkaa suunnittelutyötään uusruutukaavoituksena avoimen sarjallisen muotoperiaatteen pohjalta. Korhosen kaava jäi kuitenkin luonnokseksi, jota Espoon muut arkkitehdit kehittivät edelleen käyttäen korkeitakin rakennusmassoja. (Hankonen 1994: 439.) Korhonen kävi läpi kokemaansa suunnitteluprosessia vuoden 1968 *Arkkitehdissa*. Korhonen totesi, että ”organisatoriset taustatekijät” vaikuttivat suunnitteluajan lyhenemiseen ja ”paniikinomaisiin tilanteisiin”. Rakentamisen aikabudjetti ja yhdyskunnan hoitamien suunnittelumuotojen koordinointi tuotti edellä mainittuja ongelmia. Korhosen mukaan koordinoinnin edistäminen tapahtui vain rakennuttajan toimesta ja johti helposti ”managementin” yliarvostamiseen niiden pysyvien arvojen rinnalla, joita suunnittelulla ja rakentamisella haluttiin ihmisten elinympäristöön luoda. Korhosen mukaan kaupunkisuunnittelun ideologia polki paikallaan, koska ei voitu hyväksyä sitä, että suunnittelija saattoi hallita kehitystä vain tietyllä aikavälillä. (Hankonen 1994: 439 – 440.)

Hakan periaatteeksi muodostuikin ”rakentaja pyrkii ohjaamaan suunnittelua”. Haka halusi pitää langat omissa käsissään. (Hankonen 1994: 440.) Matinkylästä muodostui Hakan teknostruktuurin suurprojekti Espoossa. Alueella aikaisemmat toimineet kaavoitusarkkitehdit ja heidän suunnitelmansa sivuutettiin. (Hankonen 1994: 443–444.) Suunnittelu ja toteutuksen kaavalliset ehdot muotoutuivatkin rakennusliikkeen, kunnan ja asuntohallituksen ilmeisen kiinteässä vuorovaikutuksessa. Rakennussuunnittelusta vastasivat suurimmaksi osaksi Kulutusosuuskuntien Keskusliiton (KK) asunto-osaston arkkitehdit. KK:n arkkitehteja ohjattiin Hakan suunnalta tarkasti, ja suunnittelijan panos jäi useimmiten erittäin kapeaksi. Arkkitehti Teuvo Lindforsin mukaan ”rakentajajohtoinen asuntotuotanto on 1960-luvun ymmärtämisen avainkäsite”. (Hankonen 1994: 447.) Alueen asutokannasta merkittävää osaa kaavailtiin vuokra-asunnoiksi. Elementtirakentamiseen haettiin aluksi oppia Ranskasta, mutta myöhemmin Tanskasta, Ruotsista ja Neuvostoliitosta. Elementtirakentamisessa suurin hyöty saatiin sarjojen pituudesta. Rakennusten mitoitus

oli pitkälle standardoitu. Alueen julkisivut olivat pesubetonielementtiä, joissa kiviaineksen muuntelu loi vaihtelua. (Hakala ym. 1996: 11.)

Haka suunnitteli Matinkylää tehokkuusnäkökulmasta. Ympäristöön ja asumiseen liittyvät seikat jäivät usein sivuun tehokkaan ja taloudellisen rakentamisen tieltä. 1960–1970-luvun tuotannon ehdoilla rakennetut asuinalueet osoittautuivat jo muutamassa vuosikymmenessä kestäättömiksi. (Melama 2007: 17.) Myös Matinkylässä törmättiin pian ongelmaan, ettei rakentaminen vastannut monipuolisen asumisen tarpeisiin.

Aluerakentamisen jälkeinen aika Matinkylässä

1990-luvulla alettiin herätä ongelmiin, joita aluerakentamisen valtakausi oli tuottanut pääkaupunkiseudun lähiöille. Rakentamisen ja siihen liittyvän suunnittelun uudeksi painopisteeksi alkoi nousta laadun ja monipuolisuuden parantaminen. Tähän vaikutti 1960–1970-luvuilla tehorakentamisen tuloksena syntyneiden lähiöiden ikärakenne ja niiden rappeutuminen. Lisämahdollisuuksia perusparannustoiminnan käynnistämiseen antoivat myös uudisrakentamisesta vapautuneet suunnittelun ja rakentamisen resurssit. (Hakala ym. 1996: 3.)

Espoon Matinkylä on hyvä esimerkki edellä mainitun tyyppisestä kohteesta. Alue oli vuosien kuluessa ikääntynyt, rakennukset kurjistuneet ja alueen perusparannukselle oli muodostunut selvä tarve. Espoon kaupungin tekninen keskus aloitti Matinkylää koskevan perusparannushankkeen vuonna 1995. Tavoitteena oli ympäristön perusparannustoiminnan käynnistäminen välittömästi suunnitteluvaiheen jälkeen. Hanke edusti aikanaan eräänlaista pilottihanketta, ja sen toivottiin olevan esimerkkinä muissakin kaupunginosissa. Edistyksellistä oli myös, että hankkeen onnistumisen yhdeksi kriteeriksi nimettiin asukkaiden osallistuminen perusparannukseen. (Hakala ym. 1996: 3.)

Matinkylän perusilme oli Hakan aluerakennuskauden jälkeen harmaa. Tämä korostui etenkin Matinkylänselällä, mistä rakentaminen oli aikanaan alkanut. Räystäät olivat poimupeltiä, eivätkä aina väriykseltään sopivia muuhun julkisivuun. Alueen rakennusten suurin esteettinen ongelma olivat monesti umpinaiset, kerroksen korkuiset ja tummaksi maalatut sokkelit. Matalammat sokkelit tekivät julkisivun suhteista paremmat ja ongelmia pyrittiinkin korjaamaan istutuksilla ja erilaisilla ratkaisuilla. Aluekokonaisuus kuitenkin muodostui monotoniseksi. Tilannetta korosti vielä se, että pienkorttelirakenne toistui samanlaisena läpi alueen. Myöskään yleisten alueiden luonne ei eronnut sanottavasti yksityisluonteisista korttelipihoista. (Hakala ym. 1996: 11.)

Myöhemmin rakennettu Matinkylän alue oli jo huomattavasti moni-ilmeisempi. Talotyypeissä ja rakennusten korkeuksissa vaihtelua oli huomattavasti alituskorttelia enemmän. Myös raken-

nusmateriaalit monipuolistuivat; pesubetonin ohella materiaaleina käytettiin tiiltä, keraamista laattaa, maalattua betonia, valupintaista betonia ja peltiä. Tiistilän alue puolestaan oli pääväireiltään punatiilistä. Rakennusten ulkomuoto oli moni-ilmeinen 1980-luvun vaatimusten mukaisesti. Kaikilla näillä kolmella alueella oli kuitenkin jo rakentamisvaiheessa huomioitu pohjakerrosten liike- ja työtilat. Ne toivat Matinkylään monipuolisuutta ja vilkkautta. Tätä kehitystä on edesautettu myös kaavamääräyksillä. (Hakala ym. 1996: 11.)

Matinkylän perusparannushankkeen myötä alueelta valittiin kymmenen kohdetta, joita alettiin siinä korjata ja parantaa vuodesta 1997 eteenpäin. Kiinteistöhuoltoyhtiö Matinkylän huolto otti keskeisen rooli perusparannusten toteuttamiseksi. Matinkylän huollon toimitusjohtaja Mikko Peltokorpi totesikin ennen Ison Omenan valmistumista, että: ”Morsian on saatava kuntoon ennen sulhasen saapumista”. Tällä hän tarkoitti sitä, että rakennetun ympäristön parannus oli saatava käyntiin ennen uuden alueen valmistumista, jottei syntyisi suuria sosiaalisia eroja alueiden välille. (Peltokorpi 2004.) Uudistukset koskivat virkistysalueita, vanhan ostoskeskuksen aluetta, teiden kunnostamista sekä erillisiä peruskorjauskohteita. (Hakala ym. 1996: 100–101.)

Iso Omena ja Matinkylän identiteetin uudelleen määrittely

1990-luvun loppupuolella alkoi kauppakeskus Ison Omenan suunnittelu. Kauppakeskus oli toivottu hanke alueelle: Ison Omenan toivottiin nostavan alueen profiilia ja muodostavan uuden paikalliskeskuksen. Espoon kaupunki oli toivonut Matinkylän ja Olarin rajalle uutta kaupallista keskittymää, johon olisi mahdollista integroida myös julkisia palveluja. Ison Omenan puitteet antoivat hyvät edellytykset keskuksen kehittämiseksi. Kaupalliselle keskukselle oli alueella kysyntää ja asukkaat suhtautuivat hankkeeseen positiivisesti. Kuvaavaa oli, ettei kaavasta tehty yhtään valitusta. (Rautio 2005.) Iso Omena lisäsi kuitenkin alueen liikennettä merkittävästi, ja liikennevirrat ruuhkauttivat myös paikallista katuverkkoa kauppakeskuksen ympäristössä. (Espoon kaupunkisuunnittelukeskus 2011: 14).

Ison Omenan ansiosta alueen houkuttelevuus kasvoi. Uusi kauppakeskus sai valmistuessaan huomattavasti mediahuomiota ja ostoskeskuksen sijoittuminen Matinkylään vaikutti alueen paikallisidentiteettiin. Se toi alueelle uusia yrittäjiä ja työpaikkoja. Kauppakeskus edusti Matinkylässä muutosta suunnittelussa: nyt huomioitiin paremmin viihtyvyyteen, turvallisuuteen ja palveluiden monipuolisuuden liittyviä seikkoja. Ison Omenan yhteyteen suunniteltiin runsaasti asumista, työpaikkoja ja julkisia palveluita. Alueen julkisten palveluiden kirjo monipuolistui ja ostoskeskuksesta löytyy esimerkiksi kirjasto, yhteispalvelupiste, tiloja nuorisolle ja seurakunnalle sekä kuluttajaneuvontaa (Tuuri 2001).

Ison Omenan myötä Matinkylään syntyi kaksi melko erilaista aluetta. 1960–1970-luvun lähiörakentamista symboloiva ”vanha Matinkylä” ja tiivistä urbaania keskusta edustava Ison Omenan alue. Molemmilla alueilla näkyvät aikansa arvostuksen kohteet. Haasteita asetti näiden kahden alueen sopusointuinen yhteensovittaminen ja Matinkylän kehittäminen kokonaisuutenaan kohti tiiviimpää ja viihtyisämpää aluekeskusta.

6.2 Espoon palveluverkko ja Matinkylän asema aluekeskuksena

Espoossa on kehitetty vuodesta 2009 eteenpäin kaupungin palveluverkkoa: keskeisenä tavoitteena on kokonaiskonseptin uudistaminen. Tulevaisuudessa palveluiden järjestäminen tulee kaupungin mukaan siirtymään yhä enemmän julkisten ja yksityisten toimijoiden verkostoon, ja tiettyjä palveluja tullaan keskittämään aluekeskuksiin. Palvelut pyritään sijoittamaan liikenteen solmukohtiin, siten että ne olisivat saavutettavissa helposti julkisilla kulkuvälineillä. Keskeisten palvelupisteiden yhteyteen kootaan lisäksi täydentäviä palveluja, joilla on synergiaetuja muiden alueen palveluiden kanssa. (Espoon kaupunki 2009: 3–4.)

Matinkylä–Olari muodostaa yhden Espoon viidestä aluekeskuksesta. Muita aluekeskuksia ovat Leppävaara, Tapiola, Espoonlahti ja Espoon keskus. Kaikki keskukset sijoittuvat hyvien kulkuyhteyksien varrelle, ja erityisesti nyt rakenteilla olevan länsimetron valmistuminen mahdollistaa Matinkylän palveluvarustuksen kehittämisen. Vuonna 2011 Matinkylässä käynnistettiin pilotti-hanke, joka koskee palvelutorin kehittämistä. Palvelutorin perusidea on, että aluekeskuksen palvelualueen väestön keskitetyt palvelut sijoitetaan 800 metrin säteelle metroasemasta. Metro mahdollistaa aluekeskusten erikoistumisen, koska liikkuminen eri alueiden välillä nopeutuu. Esimerkiksi Tapiolaan painottuisivat tulevaisuudessa lähes kaikki Espoon kulttuuripalvelut. Matinkylään ollaan näillä näkymin keskittämässä perhe- ja sosiaalipalveluiden toimintoja. (Airaksinen 2011: 6–8.)

Terveysaseman palvelukonseptia ollaan kehittämässä uudelleen, ja se tulisi sijoittumaan Ison Omenan laajennuksen yhteyteen. Terveyspalveluiden laajuudesta ei kuitenkaan ole vielä päätöksiä. Myös senioreille suunnattuja palveluita kehitetään edelleen ja kirjastoa laajennetaan. Uuden peruskoulun sijainnista väännetään vielä kättä. Koululle olisi tarvetta, sillä nykyisin joka viides matinkyläläinen lapsi käy muiden alueiden kouluissa. Myös aikuislukiolle etsitään uusia tiloja. Lukio varmasti hyötyisi hyvistä joukkoliikenneyhteyksistä ja sopisi siksi hyvin Ison Omenan laajennuksen yhteyteen. Uutta uimahallia kauppakeskuksen läheisyyteen jo suunnitellaan. (Airaksinen 2011: 9.) Matinkylän sijainti länsimetron varrella parantaa alueen asemaa monipuolisena palvelukeskuksena. Iso Omena tarjoaa hyvät puitteet aluekeskukselle ja metro mahdollistaa alueen houkuttelevuuden myös tulevaisuudessa.

6.3 Eheyttämisen politiikka, laatu ja monipuolisuus kaupunkitilassa

Eheä yhdyskunta vs. uusi urbanismi

Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen suhdetta elinympäristön koettuun laatuun on tutkittu varsinkin Yhdysvalloissa, missä on tehty vertailututkimusta uusurbanismin periaatteita toteuttavien alueiden ja perinteisen amerikkalaisen esikaupungin välillä. Uusurbanismiliike syntyi 1970–1980-luvulla vastalauseena amerikkalaisten pientalolähiöiden synnyttämiin ekologisiin, esteettisiin ja sosiaalisiin ongelmiin. Vaihtoehtona ryhmä yhdyskuntasuunnittelijoita ryhtyi edistämään suhteellisen tiivistä, selkeästi hahmotettavaa kaupunkirakennetta, joka ei perustu yksityisautoiluun vaan mahdollistaa kävelyn ja julkisten liikennevälineiden käytön. Uusurbanistien ihanteena toimivat usein vanhat eurooppalaiset kaupungit, ja kaupunkirakenteelliset periaatteet yhdistyivät useilla alueilla myös uusvanhaan arkkitehtuuriin. (Kytä ym. 2009: 81–88.)

Suomessa ei ole varsinaista uusurbanismia edustavaa liikettä. Tiiviin ja matalan kaupunkirakentamisen nykyinen suosio voidaan kuitenkin nähdä jonkinlaisena uusurbanismin paikallisena muotona. Helsingin seudulla uusurbanistista rakennustyyliä edustavat Vantaan Kartanonkoski ja Säterinmetsä Espoossa. (Lapinleimu 2008: 14–15 .) Eheyttämisenpolitiikka kuvaa paremmin Suomessa pyrkimystä yhdyskuntien tiivistämiseen ja jo olemassa olevien yhdyskuntien hyödyntämiseen (Kytä ym. 2009: 81). Vertaillen uusurbanismia suomalaiseen eheään yhdyskuntaan, on suuntauksissa huomattavissa yhtäläisyyksiä. Samankaltaisuudet koskevat yhdyskuntarakenteen periaatteita, liikennejärjestelyitä, alueiden asukasrakteita sekä elämän laatuun liittyviä tavoitteita. Suurimmat erot löytyvät arkkitehtonisista ratkaisuista: suomalainen eheyttävä suunnittelu ei varsinaisesti ota kantaa tyylikysymyksiin. Muutoinkin uusurbanismi pyrkii eheyttämisenpolitiikkaa selvemmin ohjeistamaan tavoiteltavia ratkaisuja melko yksityiskohtaisesti. Suomalaisessa eheyttämisenpolitiikassa painottuu sen sijaan suunnitteluprosessiin liittyvät tekijät kuten osallistuva suunnittelu, arviointityö ja suunnittelun sisältöjen vähittäinen tarkentuminen osallistuvan suunnitteluprosessin kuluessa. (Kytä ym. 2009: 85.)

Suomalainen eheyttävä täydennysrakentaminen ja ympäristön laatu

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen liittyvät käsitteinä siihen tietoiseen normatiiviseen pyrkimykseen ja politiikkaan, jolla on pyritty ehkäisemään haitalliseksi nähtyä yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen hajautumista. Suomessa kaupunkirakenteen hajautumisesta negatiivisena ilmiönä alettiin nykyisessä muodossa puhua 1960-luvulla. Aluksi kritiikki liittyi yleisesti suunnitteluideologiseen murrokseen, jossa väljä, metsälähiömäinen kaupunkirakentaminen tuomittiin ja korostettiin tiiviiden kompaktikaupunkien rakentamista. Tämän kritiikin kärki

kohdistui kuitenkin erityisesti uusien alueiden toteutustapaan ja tiiveyteen. Puheen yhdyskuntarakenteen hajanaisuudesta ja eheyttämisen tarpeesta aikaansaivat varsin sattumanvaraisesti sijoitetut kerrostalolähiöt, joita 1970-luvulla esitettiin ratkaisuksi nopean kaupungistumisen aiheuttamaan asuntopulaan. Huomattiin, että voimakkaan kasvun vuosina tehdyt kaavasunnitelmat olivat reilusti ylimitoitettuja ja moni alue tulisi jäämään pahasti keskeneräiseksi. Nykyisen ja edelleen voimistuvan keskustelun yhdyskuntarakenteen muodoista ja tiivyydestä synnytti kestävä kehityksen politiikan nouseminen maailmanlaajuiseksi tavoitteeksi. (Maijala 2009: 16.)

Virallista määritelmää eheyttämiselle ei ole. Käsite esiintyy kuitenkin valtioneuvoston hyväksymissä Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (YOKO 2004) ”Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu” on yksi sen kuudesta asiakokonaisuudesta. Eheyttämisen käsitettä ei avata yksiselitteisesti, mutta yleisemmin korostetaan muun muassa palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta kaikille väestöryhmille, liikennetarpeen vähentämistä sekä joukkoliikenteen edellytysten edistämistä. Erityistavoitteissa mainitaan vielä, että maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa on selvitettävä mahdollisuudet eheyttää yhdyskuntarakennetta ja esitettävä eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Eheyttämistä koskevia tutkimuksia ja selvityksiä on tehty 1990-luvun lopulta melko runsaasti. Maakuntien liitot ja kaupungit ovat tehneet varsinkin taustaselvityksiä omille strategioilleen. (Maijala 2009: 19–20.)

Teemaa on käsitelty kootusti ”Yhdyskuntarakenteen ohjauksen kehittämisohjelmassa” (YOKO 2004). Raportissa korostetaan ilmastonmuutoksen torjumista ja muita ekologisia seikkoja, joita eheyttäminen tuottaa. Esimerkiksi polttoainekulujen säästäminen, jo olemassa olevien yhdyskuntien tehokkaampi hyödyntäminen ja luonnonvarojen tehokkaampi käyttö nousee raportissa esiin. Keskustojen kehittäminen on myös keskeisessä roolissa ja esimerkiksi kaupan suuyksiköiden sijoittamista suositellaan tulevaisuudessa keskusalueille. Erilaisia toimintoja tulisi sekoittaa (asuminen, työpaikat), ja lisätä alueille niitä ominaisuuksia, joita niiltä puuttuu. Lisäksi haja-asutuksen koettuja etuja ja laatutekijöitä olisi raportin mukaan syytä analysoida: olisivatko ne yhdistettävissä myös tiiviimpään taajama-asutukseen? (YOKO 2004: 10–12.)

Monien selvitysten mukaan asukkaat pitävät täydennysrakentamisen suurimpina riskeinä elämänlaadultaan huonojen ympäristöjen syntymistä. Uhkakuvina esiintyvät muun muassa alueen sosiaalisen tason lasku, viherympäristöjen menettäminen, ilmanlaadun heikkeneminen sekä liikenteen melun lisääntyminen. (YOKO 2004: 13.) Raportin pohjalta voidaan todeta, että eheyttämisessä tärkeään rooliin nousee asukkaiden osallistuminen ja heidän näkökulmiensa huomioiminen suunnitteluprosessissa. Suomessa on perinteisesti arvostettu ”omaa tilaa” ja väljästi suunniteltuja asuinalueita. Tiivistämispyrkimykset voivat pahimmillaan pysähtyä asukkai-

den kiivaaseen ympäristönsä puolustamiseen, ellei suunnitelmia ja toteutusta tehdä aidosti yhteistyössä.

Matinkylä eheyttävän täydennysrakentamisen kohdealueena

Matinkylä on tällä hetkellä suhteellisen väljästi rakennettua aluetta, jossa on paljon metsäisiä alueita ja viherrakentamista. Tämä on osin seurausta alueen ylisuuresta mitoituksista menneinä vuosikymmeninä. Länsimetron sijoittuminen Matinkylään tukee alueen kehittämistä kasvavana aluekeskuksena. Täydennysrakentamisen rooli alueella on tärkeä myös alueen vetovoimaisuuden säilyttämiseksi.

Ison Omenan valmistuessa uusien palveluiden äärelle rakennettiin runsaasti asumista. Metron valmistuttua kauppakeskuksen ympäristöä on mahdollista tiivistää entisestään. Vanhan Matinkylän puolella perusparannushankkeet ovat tärkeässä asemassa, mutta myös uutta asumista kaa-vaillaan alueelle. Vanhan Matinkylän kehittäminen on keskeistä senkin vuoksi, etteivät sosiaaliset erot alueiden välillä kasva liian suuriksi. Etenkin vanhan ostoskeskuksen alueen kehittäminen on keskeisessä roolissa tämän kehityksen estämiseksi. Täydennysrakentaminen luo alueelle monenlaisia haasteita. Kuinka toteuttaa tiivistäminen laadukkaasti ja asukkaiden toiveita kunnioittaen? Kuinka tiivistää Matinkylää siten, että tilaa jää myös viher- ja virkistysalueille? Etenkin Ison Omenan ympäristö asettaa haasteita täydennysrakentamiselle, pahimmillaan tiivis-



Kuva 65:
Tarkasteltavat
täydennysraken-
tamiskohteet

(pohjak.: MML,
maastotietok.)



Kuva 66: Matinkylän liikenteen solmukohdat (pohjak.: MML, maastotietok.)

tämisen hintana voi olla se, että alueen mielletty laatu ei paranekaan, vaan Matinkylä koetaan tulevaisuudessa ahtaana ja epäviihtyisänä.

6.4 Matinkylän täydennysrakentamiskohteet

Tarkasteltavat alueet on valittu Ison Omenan välittömästä läheisyydestä (kuva 65). Näiden alueiden kautta olemme myös arvioineet laatu- ja monipuolisuuskriteerien toteutumista Matinkylässä. Tarkastelemme alueen todennäköisiä täydennysrakentamiskohteita, arvioimme niiden tämänhetkistä laatua ja pohdimme samalla kuinka alueita olisi mahdollista tulevaisuudessa kehittää siten, että asuin ympäristön laatu pysyisi ennallaan tai parantuisi.

Piispanportti

Piispanportin alue käsittää tärkeimpinä kohteinaan tulevan metrokeskuksen sekä Ison Omenan kauppakeskuksen (kuva 67). Piispanportin kaavoitusalue ulottuu Länsiväylän pohjoispuolelta Matinkylän vanhalle ostoskeskukselle saakka. Alueen kaavamutoksessa on tällä hetkellä meneillään ehdotusvaihe (Espoon kaupunki 2011a). Ison Omenan kortteli on jo rakennettu, suurin muutos on tulossa alueen eteläosan parkkialueelle. Alueelle on



Kuva 67: Kauppakeskus Ison Omenan sisäänkäynti

suunnitteilla toimistotaloja, metroasema sekä linja-autoasema. Linja-autoasema tuo alueelle noin 120 bussia tunnissa. Matinkylän liikennesuunnittelija Olli Koivulan (2011) mukaan Matin-

kylän katuverkko on jo nyt melko kuormittunutta. Kaistat ovat kapeita, eikä kävelijöille ja pyöräilijöille ole jätetty tarpeeksi tilaa.

”Metrokeskuksen ja uusien hankkeiden myötä liikenne kasvaa entisestään, joten nykyistä katuverkkoa ja yhteyksiä on kehitettävä.” (Olli Koivula, liikennesuunnittelija)

Koivula (2011) kuitenkin toteaa, että metron myöhemmin laajentuessa Kivenlahteen, bussiliikenne tulee vähenemään huomattavasti.

Matinkylän keskus II – Matinkallio

Matinkallion suunnittelualue on kaavaehdotusvaiheessa ja suunnitelmissa on muuttaa tämänhetkinen pysäköintialue toimistorakennuksien alueeksi. Suunnittelualue sijaitsee Länsiväylän varrella, liikennemelualueella. Rakennettavien toimistorakennuksien voi ajatella toimivan suojana moottoritien ja asuinalueen välissä. Alueella sijaitsee tällä hetkellä myös kallioista metsikköä, mutta metsikkö tulee poistumaan toimistorakennusten valmistuessa. (Espoon Kaupunki 2006).

Matinkallion toinen suunnittelualue sijaitsee Ison Omenan länsipuolella, Tynnyripuiston alueella. Suunnitteilla on asumista, puistoalue, kävelyreittejä sekä metroaseman läntinen sisäänkäynti. Alueella on tällä hetkellä käynnissä kaavan valmisteluvaihe. (Espoon Kaupunki 2011b.)

Matinkylän vanha ostoskeskus

Syrjään jäänyt Matinkylän vanha ostoskeskus (kuva 68) on kaavoitettu asuinalueeksi. Ostoskeskus alkoi kuihtua Ison Omenan rakentamisen myötä. Tiloissa toimii yhä päivittäistavarakauppa, R-kioski sekä anniskelu- ja ruokaravintoloita. Aasukkaat ovat kokeneet alueen rauhattomaksi ostoskeskuksen ravintoloiden aiheuttamien häiriöiden vuoksi. Tulevalle asuinalueelle on varattu tila päivittäistavarakaupalle sekä asukkaiden yhteistilalle. Alueen kaavaeh-



Kuva 68: Matinkylän ostoskeskus Matinkadun suunnasta.

dotus on tällä hetkellä kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyssä. (Espoon kaupunki 2011c.) Ostoskeskusalueen rakentaminen asuinalueeksi muuttaa aluerakennetta yksipuolisemmaksi, ellei alueelle saada uusia harrastetiloja ja palveluita vanhojen tilalle.

6.5 Laadun ja monipuolisuuden arviointia tutkimuskohteissa

Alueen laatua on mitattu pisteyttämällä sitä laatukriteeristön (liite 1) mukaisesti, täytetyt arviointilomakkeet löytyvät työn liitteistä 8–10. Kohteissa toistuivat muutamit samat elementit. Kaikkialla ongelmana oli autoteiden leveys, vähäiset tienylityspaikat ja teiden ylittämisen hankaluus. Korttelialueet olivat myös laajoja. Jalankulkijoille oli varattu siisti kävelyalue, mutta esimerkiksi pyöräilijöiden asema oli monin paikoin epäselvä. Ajonopeudet olivat korkeita pitkiä suorien ja leveiden teiden takia.

Matinkylän alueella aluerakenne on varsin yhtenäinen. Asuinalueet on rakennettu samanaikaisesti, pitkälti 1970-luvulla, ja palvelualueet on erotettu asumisesta. Alueelle kaavaillut täydennysrakentamissuunnitelmat eivät tuota juuri sen sekoittuneempaa rakennetta. Esimerkiksi vanhan ostoskeskuksen tilalle on suunniteltu asuinaluetta, jolle palveluita sijoittuu niukasti. Tällöin alueen sekoittuneisuus ja monipuolisuus saattaa ennestään laskea. Matinkylän alue on tunnettu viheralueistaan, jotka ovatkin siistejä ja hyvin hoidettuja. Viheralueiden runsaus on ympäristön laatua huomattavasti kohentava seikka. Valitettavasti täydennysrakentaminen johtaa viheralueiden vähentämiseen tai kaventamiseen. Pienilläkin viherlaikuilla voi kuitenkin parantaa alueen viihtyvyyttä. Alueiden laatua tarkastellessa uuden ja vanhan Matinkylän välinen laatuero tuli esille selvästi. Tähän on mahdollista vaikuttaa eheyttävällä täydennysrakentamisella.

Metron rakentaminen muuttaa aluetta ja tuo lisää asukkaita sekä liikennettä. Etenkin bussiliikenne lisääntyy. Länsimetro on mielipiteitä jakava hanke, vaikka se parantaakin liikkumismahdollisuuksia. Metron tulo saattaa kuitenkin myös heikentää alueen koettua laatua. Ihmiset kokevat laadun kaupunkitilassa subjektiivisesti, ja esimerkiksi lisääntyvä liikenne ja ihmismäärät saattavat aiheuttaa stressiä joillekin asukkaille.

”Vielä en osaa arvioida sen suuremmin metrohanketta, mielestäni liikenneyhteys keskustaan on ollut riittävä nykyiselläänkin. En ole ollut siis metron kannattaja. Se metrossa pelottaa, että tuoko se tullessaan hankaluuksia alueelle.” (asukas, nainen, 39 vuotta)

6.6 Arviot alueista

Piispansilta 11

Laadun arviointi tehtiin Ison Omenan pääovien luona (kuva 69). Paikka on liikenteellisesti keskeinen kohde ja yleinen kohtaamispaikka. Piispansilan läpi kulkee liikenne Olarista Matinkylään, ja tie on usein ruuhkautunut. Pääovien edessä on tien molemmin puolin suuri aukio, joka ei kuitenkaan pääse liikenteen vuoksi oikeuksiinsa. Kohteessa pohjakerrosten aktiivisuus on Matinkylän suurinta. Ison Omenan myötä monia erilaisia toimintoja on sovitettu alueella yhteen. Toisaalta esimerkiksi kahvila- tai toritoimintaa ei kauppakeskuksen ulkopuolella juurikaan

ole. Tällaiset toiminnot on sijoitettu keskuksen aulaan. Varsinkin kesäaikaan alueen laatu kohenisi huomattavasti, jos aukiota käytettäisiin aktiivisemmin hyödyksi. Tällä hetkellä se toimii lähinnä paikkana, jonka kautta kuljetaan muualle.

Iso Omena on matinkyläläisille mieluisa ja suosittu ajanviettopaikka. Alueen rakenne on sekoittuneempaa kuin muualla johtuen kaupoista ja palveluista. Asuinrakennuksia on sijoitettu aivan kauppakeskuksen kylkeen ja rakennusten pohjakerroksista löytyy muita toimintoja. Tuleva bussiasema ja metro lisäävät vielä tulevaisuudessa alueen aktiivisuutta. Autoliikenne on suuressa osassa Piispansillalla. Autoille on leveät

kaistat, ja varsinkin ruuhka-ajan ulkopuolella nopeudet saattavat olla korkeita. Lisääntyvä bussi-liikenne, työpaikat ja asukasluvun kasvu lisäävät liikennemääriä huomattavasti. Olisikin tärkeää huomioida jalankulku entistä paremmin ja varata sille riittävästi tilaa.



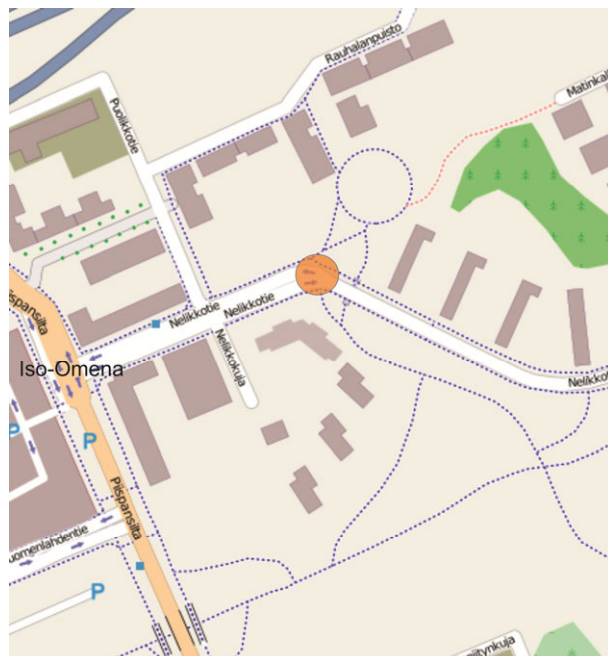
 Laatu hyvä

Kuva 69: Piispankirkon arviointikohteen sijainti
(pohjakartta: OpenStreetMap)

Nelikkotie 4

Nelikkkotie on asuinalueena viihtyisä, vaikka arvioinnin mukaan alue on monipuolisuudeltaan ja laadultaan vain kohtalaista (kuva 70). Alueella ei ole asumisen lisäksi juuri muuta toimintaa. Nelikkkotie alkaa Isolta Omenalta, joten matka palveluiden äärelle ei ole kuitenkaan pitkä. Itse alueella pohjakerrosten aktiivisuutta ei esiinny samalla tavalla kuin edellisessä tutkimuspisteessä Piispansillalla.

Nelikkotie on helposti ruuhkautuva, sillä Helsingistä päin tultaessa sen kautta tulee Matinkylään ja Iso Omenan kauppa-



 Laatu keskitaso

Kuva 70: Nelikkotien arviointikohteen sijainti
(pohjakartta: OpenStreetMap)

keskukseen. Uuden bussiaseman valmistuminen tuo alueelle suurta lisäpainetta. Nelikkotiellä asumisen tuoma sosiaalinen kontrolli on korkea. Talot on rakennettu puiston ympärille, jonka elämää voi helposti seuraila (kuva 71). Puisto on miellyttävä ja siisti. Avoimen puiston lisäksi alueeseen on yhdistetty myös metsäisempää aluetta, joka kuitenkin on kontrolloitua ja asutuksen keskellä.

Talojen toiselle puolen Rauhalanpuiston ja Länsiväylän väliin on suunniteltu toimitorakennusten alue. Alueen väestömäärän kasvaessa on tärkeää, että työpaikatkin lisääntyvät, mutta toisaalta asukkaille viihtyisämpi vaihtoehto voisi olla hyvin hoidettu suojaviheralue asuinrakennusten ja Länsiväylän välissä. Nelikkotiellä autoliikenne on yleisesti ottaen vilkasta, mutta jalankulkijoille on varattu siistit jalkakäytävät. Pyöräliikenteelle ei kuitenkaan ole



Kuva 71: Näkymä Nelikkotieltä leikkipaikalle

erotettu omaa tilaa, vaan pyöräily tapahtuu jalankulkijoiden seassa kevyen liikenteen väylällä. Suojateitä on harvakseltaan, ja muutoin vilkkaan ja leveän tien ylitys ei ole turvallista. Ylitysmahdollisuuksia voisi parantaa suojateiden ja esimerkiksi hidasteiden lisääminen.



Laatu heikko

Kuva 72: Piispansillan ja Matinkadun risteys kartalla
(pohjakartta: OpenStreetMap)

Piispansillan ja Matinkadun risteys

Piispansillan ja Matinkadun risteys (kuva 72) sai laatutarkastelussamme heikoimmat tulokset, 14 pistettä. Pisteytyksen mukaan alueen laatu on heikko. Risteyksestä alkaa Matinkylän vanha keskusta. Kortteli on rakentunut vanhan ostoskeskuksen ympärille. Varsinainen ostoskeskus on 1970-luvun tyylinen neliskanttinen rakennus, jonka julkisivumateriaalina on käytetty vihreää aaltopeltiä. Vanha Matinkylän keskusta sisältää kauppa- ja ravintolapalveluja ja siellä sijaitsevat Matinkylän 15-kerroksiset tornitalot. Asumisen sosiaalinen kontrolli ja alueen avoimuus ovat vähäisiä. Taloista

näkee kadulle, missä ei autoliikenteen lisäksi juuri ole muuta toimintaa. Risteyksessä on muutama liike kivijalassa, mutta muutoin toiminnot ovat keskittyneet vanhaan ostoskeskukseen. Piispansilta on leveä, ja tien ylittämiseen voi mennä aikaa. Risteyksessä on viheralueita ja teitä reunustavat puut. Monipuolisempi kasvillisuus lisäisi kuitenkin viihtyisyyttä.

Rakentamista on harvakseltaan, ja alueelle mahtuisi täydennysrakentamista. Asuinalue saatetaan kokea nykyisellään epäviihtyisäksi verrattuna Ison Omenan ympäristöön. Vanhan ostoskeskuksen anniskeluravintolat aiheuttavat häiriöitä lähialueiden asukkaille. Alueella on kuitenkin tällä hetkellä monimuotoista toimintaa, joka saattaa kärsiä, jos tilalle rakennetaan pelkkä asuinalue. Vanhan ostoskeskuksen tilalle on hyvä sijoittaa asumista, mutta lisäksi alue kaipaisi ostoskeskuksen korvikkeeksi aukion tai muun julkisen kohtaamispaikan toimintoineen asuinrakennusten omien pihojen lisäksi. Täydennysrakentaminen saattaa aiheuttaa väestön yksipuolistumista, jos sitä ei suunnitella tarpeeksi monipuoliseksi.

6.7 Johtopäätökset

Matinkylän asema yhtenä Espoon aluekeskuksena on kytköksissä aiempaan suunnitteluun ja olosuhteisiin. Matinkylän aluerakentamisen historia, maanomistusolot ja seudullinen sijainti suhteessa Helsinkiin määrittävät osaltaan millaiseksi kehitys on muodostunut. Matinkylä on muodostunut ajan saatossa alueen solmukohdaksi, ja tätä kehitystä on vahvistanut etenkin Ison Omenan rakentaminen.

Matinkylän aluerakentamishistoria vaikuttaa osaltaan epätasapainoon ”uuden” ja ”vanhan” Matinkylän välillä. Näiden alueiden tasapuolinen kehittäminen nousee keskeiseen asemaan sosiaalisen erilaistumisen torjumisessa alueiden välillä. Ison Omenan seutua tiivistettäessä olisi tarpeellista jatkaa perusparannusta myös vanhan Matinkylän alueella. Vanhan Matinkylän puolella tiivistämistä ja eheyttämistä olisi mahdollista tehdä myös kaupunkien omistamilla joutomailla, joita sijaitsee erityisesti kortteleiden väleissä. Osa alueista on aikaisemmin toiminut hoitamattomina viheralueina, ja niitä on 1990-luvulta eteenpäin kohennettu, mutta kehittämistä riittää edelleen. Kaupunkirakenne on myös vanhan Matinkylän alueella muodostunut melko väljäksi, ja rakennusoikeuden lisääminen tonteilla kannustaa etenkin omakotialueilla tonttien halkomiseen pienemmiksi ja siten asutuksen tiivistymiseen.

Matinkylän kehittyminen työläisten uudesta kaupunginosasta vuosituhaten lopun ongelmälähiöksi on kehityskulku, jota on 1990-luvun lopun vuosista asti yritetty estää erilaisin toimenpitein. Ison Omenan rakentaminen on lisännyt julkisia kulkuyhteyksiä, ja nyt valmistuva metro mahdollistaa aidosti joustavan liikkumisen alueiden välillä. Matinkylä on tulevaisuudessa ympäri pääkaupunkiseutua helposti saavutettava kaupallinen keskus. Nousu aluekeskukseksi on

vaatinut vuosikymmenien työn paikallisilta vaikuttajilta ja määrätietoisien vision alueen tulevaisuudesta.

Espoon maanomistusolot luovat omat haasteensa täydennysrakentamisen toteutumiselle. Espoossa suurin osa maasta on yksityisomistuksessa. Tämä näkyy myös Matinkylässä, kaupunki omistaa lähinnä viher- ja liikennealueita, ja tontit ovat yksityisten omistuksessa. (Hakala ym. 1996: 21.) Asumisen tiivistymisen toteutuminen on siis viime kädessä kiinni sijoittajien uskosta alueeseen. Länsimetron rakentaminen ja Ison Omenan monipuolinen palveluvarustelu kuitenkin luo alueelle houkuttelevuutta myös kiinteistösijoituksen näkökulmasta.

Epäselvää on se, kuinka paikalliset asukkaat eheyttävän täydennysrakentamisen projekteihin reagoivat. Länsimetron tarpeesta on käyty värikästä kansalaiskeskustelua, eikä kaikkia miellytä myöskään väljän kaupunkirakenteen tiivistäminen. Laadun ja monipuolisuuden kokemukset kaupunkitilassa ovat subjektiivisia, ja osalla väestöstä sopeutuminen tiiviiseen kaupunkiympäristöön saattaa aiheuttaa vaikeuksia. Kaupunkiympäristön laadun kokemukset ovat myös sidottuja kulttuuriin ja sosio-ekonomiseen taustaan. Keskeistä onkin pohtia, kenen ehdoilla muutoksia tehdään ja minkälaisia erotteluja kehitys tuo tullessaan. Kehittykö Ison Omenan alue vain varakkaimpien, hyvinvoivien kulutusparatiisiksi, vai onko alueella tilaa myös sosiaalisesti heikompiosaisille. Alueen vahva yksityisomistus saattaa voimistaa tätä kehitystä ja siirtää ongelmia toisaalle. Gentrifikaatio tunnetusti vaikuttaa alueen hintatasoon ja houkuttelevuuteen ja täten rajaa tiettyjä kansanosia ulos kehittyviltä alueilta.

Eheyttävän täydennysrakentamisen tavoite kuitenkin ohjaa lähiöitä pois autoriippuvuudesta ja asumisen viihtyvyyden ongelmista. Täydennysrakentaminen kohdistuu jo rakennetuille alueille ja tehostaa tonttimaan ja jo olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä. Lähiöiden kehittäminen on myös yhteydessä kestävä kehityksen periaatteeseen ja osa toimenpiteitä, joilla pyritään vaikuttamaan kaupunkien hiilijalanjälkeen. Eheyttävän täydennysrakentamisen haasteiksi kuitenkin muodostuu viheralueiden säilyttäminen kohdealueilla. Laadukkaan ja monipuolisen ympäristön säilyttäminen täydennysrakentamisen yhteydessä on selvä haaste suunnittelijoille ja rakennusyhtiöille. Se kuinka täydennysrakentamista demokraattisessa suunnitteluprosessissa toteutetaan, ja kuinka asiantuntijatiedon ja arkitiedon yhteensovittaminen onnistuu, vaikuttaa siihen, kuinka onnistuneeksi eheyttävää täydennysrakentamista voidaan tulevaisuudessa luonnehtia.

Lähteet

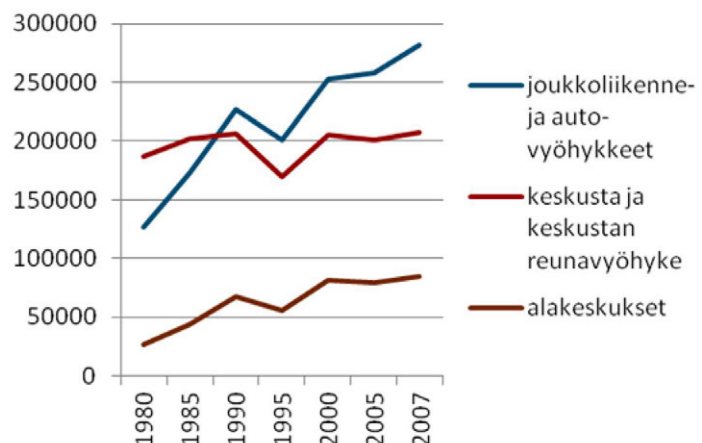
- Airaksinen, Outi (2011). *Pilottina Matinkylän palvelutori – Kohti tulevaisuuden palveluverkkoa*. Espoo-lehti (4/2011). <http://www.espoo.fi/painatuspalvelut/espoo/espoolehti_4-2011/index.html>. Luettu 1.12.2011.
- Espoon Kaupunki (2006). *Matinkylän keskus II. Matinkallio*. Asemakaavan muutoksen selostus. Espoon Kaupunki, kaupunkisuunnittelukeskus, asemakaavayksikkö. 19.1.2006.
- Espoon kaupunki (2009). *Palvelujen järjestämisen ja palveluverkon tavoitetila 2020*. Espoon kaupunki. <http://www.espoo.fi/default.asp?path=1;28;29;37412;37486;127556>. Luettu 1.12.2011.
- Espoon Kaupunki (2011a). Kaavoitus. *Piispanportti (Matinkylän metrokeskus)312400*. <<http://www.espoo.fi/hankkeet/?Path=1;28;29;1047;1098;46351;70722>>. Luettu 24.11.2011.
- Espoon Kaupunki (2011b). Kaavoitus. *Matinkylän keskus II. Matinkallio, 312005*. <<http://www.espoo.fi/hankkeet/?Path=1;28;29;1047;1098;46351;92111>>. Luettu 25.11.2011.
- Espoon Kaupunki (2011c). *Kaavaselostus. Matinmäski, muutos*. Espoon Kaupunki, kaupunkisuunnittelukeskus, asemakaavayksikkö.
- Espoon Kaupunkisuunnittelukeskus (2011). Liikenne Espoossa 2010. Espoon kaupunki. Kaupunkisuunnittelukeskus. Liikennesuunnitteluyksikkö.
- Hankonen, Johanna (1994). *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta: suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentamisessa 1960-luvulla*. 539 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Koivula, Olli (2011). Liikennesuunnittelija. Espoon Kaupunki. Haastattelu. Vastattu kirjallisesti 23.11.2011.
- Kyttä, Marketta, Maarit Kahila & Timo Heikkinen (2009). Elinympäristön laadun kytkeytyminen eheyttämiseen. *Teoksessa Sairinen, Rauno (toim.): Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu*, s. 79–120. YTK:n julkaisu B 96. TKK, YTK, Espoo.
- Lapinleimu, Maarit (2008). *Pikkukauppoja ja pyöräteitä. Aikuistalouksissa asuvien helsinkiläisnaisten asuinympäristöarvostukset*. Pro Gradu –tutkielma. 88 s. Tampereen yliopisto, Sosiaalipoliittikan laitos. <<http://tutkielmat.uta.fi/pdf/gradu04198.pdf>> Luettu 3.2.2012.
- Hakala, Sirkka, Pertti Helminen, Seppo Suntio & Markku Uusi-Rauva (1996). *Matinkylä – ympäristön perusparantaminen. Yleissuunnitelma 1996*. 106 s. Espoon kaupunki.
- Helsingin Sanomat (2009). *Länsimetron rakentaminen alkaa Lauttasaarella keväällä*. Helsingin Sanomien keskustelupalsta 22.12.2009. Luettu 1.12.2011. <<http://www.hs.fi/keskustelu/aihealue/Kaupunki/ketju/4277957/?page=1&perPage=20>>
- Maijala, Olli (2009). Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja ekotehokkuus. *Teoksessa Sairinen, Rauno (toim.): Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu*, s. 15–25. YTK:n julkaisu B 96. TKK, YTK, Espoo.
- Melama, Saara (2007). *Huomisen aluerakentaminen – Joustavat kortteliratkaisut ja vuorovaikutteinen suunnitteluprosessi*. Diplomityö. 111 s. TKK, yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu, Espoo.
- Peltokorpi, Mikko (2004). *Matinkylä – Espoon kaupunginosien ykkönen*. Matinkylä huolto Oy:n asiakaslehti (2/2004). <<http://www.matinkylanhuolto.fi/attachements/2005-12-12T21-53-0737.pdf>>. Luettu 1.12.2011.
- Peltonen, Lasse (2004). *Paikallisen hallintatavan polkuriippuvuus – Tampereen aseveliakselin tie rintamalta regiimiksi*. Yhdyskuntasuunnittelu 2004: 3–4, s. 30–50. <<http://www.yss.fi/Peltonen.pdf>>. Luettu 15.12.2011.
- Rautio, Arto (2005). *Iso Omena on ympäristölle mieluisa*. <www.rakli.fi/kky/attachements/2005-09-06T15-15-0148.rtf> Luettu 1.12.2011. Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry.
- Schulman, Harry (1990). Alueelliset todellisuudet ja visiot – Helsingin kehitys ja kehittäminen 1900-luvulla. YTK:n julkaisu A 18. 222 s. TKK, YTK, Espoo.
- Tuuri, Heikki (2001). *Iso Omena haluaa olla kaupan ja kulttuurin keskus*. Taloussanomien 20.9.2001. Luettu 9.12.2011. <[http://www.taloussanomien.fi/arkisto/2001/09/20/Iso Omena-haluaa-olla-kaupan-ja-kulttuurin-keskus/200126095/12](http://www.taloussanomien.fi/arkisto/2001/09/20/Iso%20Omena-haluaa-olla-kaupan-ja-kulttuurin-keskus/200126095/12)>
- YOKO (2004). Yhdyskuntarakenteen ohjauksen kehittämisohjelma. Ympäristöministeriö. Luettu 9.12.2011. <<http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/liitteet/050910192.pdf>>

7 Tulkintaa tuloksista ja kaupunkiympäristön laadusta

Panu Söderström & Harry Schulman

Monikeskuksinen, verkostomainen kaupunkirakenne on niin Suomen pääkaupunkiseudulla kuin monilla muillakin suurkaupunkialueilla viime vuosikymmeninä voimistunut, ja sen merkityksen voi odottaa olevan edelleen kasvussa (Sieverts 2003: 26; Joutsiniemi 2010: 243). Voimakkaasti kasvaneen henkilöautoliikenteen vaikutukset saavutettavuuteen ja kaupan yksikkökokojen suureneminen on vaikuttanut asuminen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumiseen entistä enemmän perinteisten kaupunkien ja esikaupunkiyhdyskuntien ulkopuolelle (esim. Ylä-Anttila 2010: 172). Monissa suurkaupungeissa on pyritty kehittämään lähiöiden ostoskeskuksia tai yksittäisiä kauppakeskuksia suurempia ja monipuolisempia alakeskuksia luomaan historiallisen ydinkeskuksen ympärille vahvoja kaupan ja työpaikkojen keskittymiä, jotka toimivat samalla seudullisen joukkoliikennejärjestelmän solmukohtina (esim. Newman & Kenworthy 1999: 98).

Monikeskuksisuuden kasvu pääkaupunkiseudulla ei ole kuitenkaan yksinkertaistettavissa ainoastaan seudullisten alakeskusten, kuten Leppävaaran ja Itäkeskuksen, kasvavaan merkitykseen kaupan ja työpaikkojen sijaintialueina. Entistä suurempi osa pääkaupunkiseudun työpaikkamäärän kasvusta on sijoittunut keskusalueiden ulkopuolelle, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeille (kuva 73).



Kuva 73: Pääkaupunkiseudun työpaikkojen sijoittuminen. Entistä suurempi osa työpaikoista on sijoittunut keskusalueiden ulkopuolelle ja alakeskuksiin (YKR 1980–2007).

Kehä III:sta Ikeoineen ja Jumboineen on muodostunut yksi pääkaupunkiseudun merkittävimmistä ostoskaduista, vaikka kehätien palvelut on suunnattu lähes ainoastaan autoileville asiakkaille.

Kauppakeskus Jumbo Vantaan Pakkalassa on toiminut lähinnä sijaintinsa vuoksi usein käytettynä esimerkkinä yhdyskuntarakennetta hajauttavasta ja autoriippuvuuden kasvua edistävästä suunnittelusta. Vähemmän on kuitenkin keskitytty siihen, kuinka myös paikallinen kaupunkiympäristö tämän kaltaisten kaupan keskittymien ympärillä on suunniteltu vain yhden kulkumuodon tarpeisiin. Kuten Juho Nymanin artikkelissa tuodaan esille, Jumbo ei linkity juuri mil-

lään lailla ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Vaikka Kartanonkosken asuinalueen lähimmät kerrostalot sijaitsevat vain noin 200 metrin etäisyydellä keskuksesta, ei kauppakeskuksessa asiointi jalkaisin näyttäydy houkuttelevana vaihtoehtona vain autoille suunnitellussa ympäristössä. Jopa kauppakeskuksen ainut ovi on sijoitettu pysäköintitaloon. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin lisäksi tärkeää onkin tarkastella myös fyysisistä kaupunkiympäristöä ja tilallisia järjestelyjä kaupallisten keskusten tuntumassa, jos tavoitteeksi asetetaan mahdollisimman laajasti eri asiakasryhmiä palvelevat monipuoliset keskukset, jotka toimivat luontevana osana ympäröivää kaupunkirakennetta.

Leo Kososen (2007) kolmen kaupunkijärjestelmän käsitteistö ja kaupungin infrastruktuurin jako jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupungin elementteihin sopii hyvin keskusten tilallisten järjestelyjen jäsentäjäksi. Pääkaupunkiseudun kauppakeskuksista esimerkiksi Matinkylän Iso Omena ja Leppävaaran Sello kykenevät palvelemaan samanaikaisesti niin autokaupungin, joukkoliikennekaupungin kuin myös ympäröivän jalankulkukaupunginkin asukkaita, koska niihin kytkeytyy hyvien tieyhteyksien lisäksi merkittäviä joukkoliikenne- ja jalankulkukaupungin elementtejä: joukkoliikenneterminaaleja, jalankulkualueita ja jossain määrin myös toiminnallisesti sekoittunutta kaupunkirakennetta. Sen sijaan Jumbo toimii ainoastaan autokaupungin keskukseksi, koska joukkoliikennekaupungin ja jalankulkukaupungin vaatima infrastruktuuri ja rakenne puuttuvat. Lähes irvokkaan tilanteesta tekee, että viereisen Kartanonkosken alueen suunnittelu on lähtenyt täysin päinvastaisista, julkista katutilaa sekä jalankulku- ja joukkoliikennekaupungille suotuisaa rakennetta korostavista periaatteista, mutta samanaikaisesti toteutettu kauppakeskus on tehnyt uusurbanismin suunnitteluperiaatteisiin keskeisesti liittyvien paikallisten palveluiden toteuttamisen alueella mahdottomaksi. Kauppojen, kahviloiden ja ravintoloiden puutetta harmittelee myös alueen suunnitellut ruotsalainen arkkitehti Erika Wörman (Salmela 2005).

Nyt myös Espoo on poikkeamassa aiemmasta alakeskusten kaupallista kehittämistä painottaneesta linjastaan ja kaavailee Kehä III:n varrelle omaa autokaupungin keskusaluetta Lommilaa, jonka lippulaivana toimisi Jumbon kokoluokkaan asettuva kauppakeskus. Iiro Grönbergin ja Petteri Kososen artikkelissa osoitetaan, kuinka suunnitelmien toteutuessa raideliikenteeseen tukeutuva Espoon keskus jäisi vääjäämättä kaupallisesti alueen kakkoskeskukseksi, vaikka se sijaintinsa puolesta pystyisi palvelemaan luontevammin ympäröivien alueiden asukkaita ja toimimaan eri kaupunkijärjestelmiä yhdistävänä keskusalueena. Etelä-Espoossa tilanne näyttää joukkoliikennekaupungin kehityksen kannalta valoisammalta. Länsimetron valmistuminen sitoo alueen keskukset kiinni nopean raideliikenteen verkostoon, jolloin kaikki pääkaupunkiseudun alakeskukset kytkeytyvät viimein joko metro- tai lähijunayhteydellä Helsingin keskusta ja vähintään sitä kautta myös toisiinsa.

Huomattava osa asukkaiden matkoista suuntautuu verkostokaupungissa muihin kaupunkiseudun kohteisiin kuin Helsingin keskusta. Tähän tarpeeseen pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä vastaa puumaisen, Helsinki-keskeisen rakenteensa vuoksi heikosti (Joutsiniemi 2006: 118). Poikittaisia joukkoliikennedyhteyksiä onkin merkittävästi kehitettävä, jos verkostokaupungin rungoiksi ei kelpuuteta ainoastaan autokaupungin kehäteihin ja säteittäisiin moottoriteihin perustuvaa rakennetta. Raide-Jokeri helpottaa valmistuttuaan tilannetta sisempien esikaupunkialueiden osalta, ja kehärata sitoo tulevaisuudessa Vantaan eri osia yhteen, mutta paljon jää tehtäväksi vielä näiden yhteyksien valmistuttuakin.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun tulisi kulkea entistä enemmän samaan suuntaan, jos tavoitteena on joukkoliikenne- ja jalankulkukaupungin vahvistaminen. Uudet joukkoliikennekäytävät, kuten Raide-Jokerin linjauksen ympäristö Helsingissä ja Espoossa, tarjoaa samanaikaisesti hyviä mahdollisuuksia rakenteen tiivistämiseen ja lähiövyöhykkeen profiilin kohen-tamiseen. Leena Kalalahden, Johanna Ojalan ja Marika Rönnbergin artikkelissa tarkasteltiin tulevan raideliikennenoodin Oulunkylän kaupunkiympäristön kehittämistä ja täydennysraken-tamisen mahdollisuuksia. Raitiotielinjan varren keskusten kehittämisen lisäksi Raide-Jokeri tar-joaa mahdollisuuksia katu- ja kaupunkitilan kehittämiseen koko sisemmän esikaupunkivyöhyk-keen lävistävällä käytävällä.

Esikaupunkialueelta puuttuvat nykyisellään kaupunkimaiset pääkadut, jotka voisivat toimia palveluita, elämää ja aktiviteetteja kokoavina julkisina tiloina. Voisiko Raide-Jokerin linjaus toimia tulevaisuudessa joukkoliikenteen laatukäytävän lisäksi myös alueita yhdistävänä, toimin-nallisesti monipuolisena kaupunkiympäristön laatukäytävänä – pääkatumaisena yhteytenä, jota pitkin olisi miellyttävää liikkua niin ratikalla, pyörällä kuin lyhemmillä väleillä kävellenkin? Raide-Jokeri voi rakentaa osaltaan lähiöistä kaupunginosia, jos linjan ympäristön maankäyttöä kehitetään julkista kaupunkitilaa ja monipuolisia toimintoja korostaen. Uusiin raitioiteihin yhdis-tetyistä kaupunkikehityshankkeista on useita kansainvälisiä esimerkkejä, joiden tulokset ovat ulottuneet huomattavasti pelkkää joukkoliikennedyhteyttä laajempaan kaupunkiuudistukseen ja alueiden imagon muutokseen (Calthorpe & Fulton 2001: 147; Gehl & Gemzøe 2006: 43).

Länsimetro vahvistaa osaltaan joukkoliikennekaupunkia ja sitoo kaupunkiseudun alakeskuksia yhteen. Se vaikuttaa tulevina vuosina niin Etelä-Espoon keskusten kuin laajentuvan saavutetta-vuusalueen kautta myös itäisen Helsingin kehitysnäkymiin. Metron vaikutukset fyysiseen kau-punkiympäristöön kohdistuvat kuitenkin raideyhteyden luonteesta johtuen Raide-Jokeria keskittyneemmin asemien ympäristöön, kun taas katutasossa kulkevan ja tiheämmin pysähtyvän Jokerin palvelualue on nauhamainen. Matinkylästä muodostuu Länsimetron ensimmäisen vaiheen valmistuttua yksi pääkaupunkiseudun keskeisimmistä joukkoliikenteen solmukohdista.

Emmi Malin ja Hanna Jantunen käsittelevät artikkelissaan kaupunginosan kehitystä 1960–1970-luvun aluerakentamiskohteesta 2010-luvun kaupunkikeskukseksi. Iso Omena ja tuleva metro-yhteys pitävät pyörät pyörimässä Matinkylän pohjoisten alueiden kehittämisessä. Haasteeksi kuitenkin muodostuu, kuinka positiivisen kehityksen imuun saataisiin myös osin taantumaan päässeet kerrostaloalueet alueen muissa osissa.

Eheyttävä täydennysrakentaminen on nähty keinona yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen, alueiden toiminnallisen monipuolisuuden kasvattamiseen ja alueiden kaupunkiympäristön laadun parantamiseen (esim. Santaoja 2004: 24–26). Asuinalueiden täydennysrakentaminen aiheuttaa usein paikallista vastustusta, mikä juontaa ainakin osin juurensa tiivistämiseen liitetystä negatiivisista mielikuvista. Hyvin toteutettu lähiöuudistus voi kuitenkin tuottaa entistä laadukkaampaa kaupunkiympäristöä myös alueiden vanhoille asukkaille, kun täydennysrakentamiseen yhdistetään kiinteästi ympäristön laatutason nosto ja alueiden toimintamahdollisuuksien laajentaminen.

Kysymykset osallisuudesta ja osallistumisesta olivat keskeisesti esillä Stefan Tammilehdon, Kristina Salomaan ja Satu Taskisen artikkelissa, joka käsittelee Itäkeskuksen liikennesuunnitelmien aiheuttamia erimielisyyksiä. Jo kariutuneesta suunnitteluprosessista syntyy haastatteluiden ja havainnemateriaalin perusteella vaikutelma, että alakeskuksen keskeisen osan tulevaa luonnetta on suunniteltu paikallisesta kaupunkiympäristöstä irrallisina, liikenteen välityskykyyn ja kaista- ja ramppijärjestelyihin keskittyvinä kysymyksinä. Asukasyhdistyksen toimijat kokivat tulleen kehitysideoineen sivuutetuiksi yrittäessään puolustaa lähiympäristön viihtyisyyttä, johon suunnitelmat ottivat kantaa varsin niukasti.

Koko Itäkeskuksen rooli alakeskuksena on hieman kaksijakoinen. Alueella on runsaasti palveluita ja asumista sekä kohtalaisesti työpaikkojakin, minkä lisäksi keskuksen joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset. Kaupunkiympäristön näkökulmasta aluetta on kuitenkin vaikeaa nähdä esimerkiksi Calthorpen (1993: 45) kuvaamien jalankulutusalueiden kaltaisena verkostokaupungin laadukkaana noodina – monipuolisena keskusalueena, joka sitoo yhteen eri kaupunkijärjestelmiä ja tekee myös jalan, pyörällä tai joukkoliikennettä käyttäen liikkumisesta miellyttävää. Alueelle on helpompaa esittää kaupunkimoottoriteitä kuin asukkaiden kannattamia kaupunkibulevardeja, koska keskuksen rakennuskantaa on kehitetty jo vuosikymmeniä lähes pelkästään autokaupungin resepteillä. Suuret, sulkeutuneet yksiköt, joissa on vain harvoja sisäänkäyntejä eikä lähes yhtään ikkunoita katutasossa, soveltuvat heikosti viihtyisien kävelyreittien varsille (Gehl 2001: 97). Silti samalla linjalla on on jatkettu vielä suunniteltaessa vuonna 2009 valmistunutta Prismaakin, joka eristää itsensä lähes täysin ympäröivästä kaupungista.

Kaupunkiympäristön arviointi oli yksi kurssin keskeisimpiä teemoja. Arvioitaessa ympäristön laatua tai onnistuneisuuden astetta tarkastelunäkökulma vaikuttaa olennaisesti saataviin tuloksiin. Tämän kurssin töissä kaupunkiympäristöä tutkittiin elävöittämisen kaupunki-kehitystrategian näkökulmasta (Söderström 2012), koska tarkastelussa olivat pääkaupunki-seudun keskeiset keskusalueet. Vaikka aivan perusteellisia, koko keskusten alueita kattavaa arviointia ei kurssin puitteissa ehditty toteuttaa, jo suppeampikin tarkastelu toi esille merkittäviä eroja keskusten eri osien välillä. Varsinkin kartoilla esitettynä arviointi avaa silmiä havainnoille, missä kaikkialla ympäristön laatua ja monipuolisuutta kannattaisi kehittää, jotta verkostokaupungin keskukset voisivat palvella kaikkia kaupunkilaisia ja tarjota kaupallisten palveluiden lisäksi myös julkista tilaa virkistäytymiseen, kohtaamisiin ja kaupunkielämästä nauttimiseen.

Lähteet

- Calthorpe, Peter (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. 175 s. Princeton Architectural Press, New York.
- Calthorpe, Peter & William Fulton (2001). *The Regional City: Planning for the End of Sprawl*. 304 s. Island Press, Washington.
- Gehl, Jan (2001/1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*. 202 s. Arkitektens Forlag, Kööpenhamina.
- Gehl, Jan & Lars Gemzøe (2006). *New City Spaces*. 263 s. Danish Architectural Press, Kööpenhamina.
- Joutsiniemi, Anssi (2006). *Ei-kenenkään Helsinki: Raportti esikaupungista 2005*. 246 s. Tampereen teknillinen yliopisto, Yhdyskuntasuunnittelun laitos.
- Joutsiniemi, Anssi (2010). *Becoming Metapolis: A Configurational Approach*. 349 s. Tampere University of Technology, School of Architecture.
- Kosonen, Leo (2007). Kuopio 2015: Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. *Suomen ympäristö* 36/2007. 100 s. Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Newman, Peter & Jeffrey Kenworthy (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. 442 s. Island Press, Washington D.C.
- Salmela, Marja (2005). Kartanonkosken äiti kävi tutustumassa luomukseensa. *Helsingin Sanomat, Asuminen*. 2.10.2005.
- Santaoja, Tero (2004). Täydennysrakentaminen kaupungin ja asuin ympäristön kehittämisessä. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2004: 3. 87 s. KSV, Helsinki.
- Sieverts, Thomas (2003). *Cities Without Cities. An Interpretation of the Zwischenstadt*. 181 s. Spon Press, Lontoo.
- Söderström, Panu (2012). Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. *Suomen ympäristö* 32/2012. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.
- YKR. Yhdyskuntarakenteen seurannan tietojärjestelmä. Suomen ympäristökeskus / Tilastokeskus.
- Ylä-Anttila, Kimmo (2010). *Verkosto kaupunkirakenteen analyysin ja suunnittelun välineenä*. 227 s. Tampereen teknillinen yliopisto, Arkkitehtuurin laitos.

Liite I:

Monipuolisuus- ja laatuksiteeristö, arviointilomake keskusalueille (Söderström 2012)

Laadun arvioinnin pisteytyslomake kadulle _____, osuudelle nro. _____

Monipuolisuus		0	1	2	3	
1. pohjakerrosten aktiivisuus	Rakennusten pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta. Katuun saattaa rajautua myös avoimia, epäaktiivisessa käytössä olevia tiloja (pysäköinti, joutomaan ym.)					Rakennuksien pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan esim. terasseille, sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan. Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).
2. asuminen ja sosiaalinen kontrolli	Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros).					Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros). Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joista käsin voi seurata kadun tapahtumia. Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.
3. sekoittunut rakenne	Kaikkien rakennusten käyttötarkoituks on sama (esim. asuminen tai työpaikat). Kaikki rakennukset on rakennettu viimeisten 40 vuoden aikana.					Rakennuksissa on runsasti sekä erilaisia asuntoja, eri alojen työpaikkoja että monenlaisia yksityisiä ja julkisia palveluita. Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta ja ainakin yksittäiset rakennukset ovat yli 40 vuotta vanhoja.
4. visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri	Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkaisia tai katu/aukio rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin. Katutilassa ei ole taidetta eikä merkkejä kaupunkikulttuurista.					Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide, katutaide tms.). Kaupungin tilaamien taideteosten lisäksi tilassa näkyy merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset). Visuaalinen kokonaisuus on monipuolinen, mutta kuitenkin tasapainoinen.
5. toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat	Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin. Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiviteetti on samalla tasolla joka kohdassa reittiä eikä ulkotilaan sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.					Tarkasteltava reitin osa on kiinteässä yhteydessä vähintään yhteen solmukohtaan, toiminnallisesti ja visuaalisesti keskeiseen aukioon tai muuhun toiminnalliseen keskittymään. Ulkotila itsessään sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan...

Fyysiset elementit katutilassa:		0	1	2	3	
6. tilan mitoitus ja korttelirakenne	Selkeää katutilaa ei muodostu tai kadun/aukion mitoitus on liian väliä. Korttelit ovat pitkiä - viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikeaa hahmottaa tai siihen voi sisältyä useita umpikujia.					Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis. Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selkeästi hahmotettavissa.
7. jalankulun asema katutilassa	Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä. Autoliikenteen nopeudet ovat suuret. Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista.					Suurin osa tilasta on varattu jalankululle. Autoliikenteen nopeudet ovat hitaita eikä merkittäviä melu- tai ilmanlaadullisia haittoja aiheudu. Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain.
8. jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu	Jalankulkualueet huonotasoisia: pinnat esim. pelkkää asfalttia tai alueen kunto huono. Katukalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia. Jalankulkualueet ovat heikosti valaistuja. Valaistus saattaa perustua ainoastaan autoliikenteen tarpeisiin.					Kävelyalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja, alueet ovat hyvässä ja siistissä kunnossa. Jalankulkijoiden käytettävissä on runsaasti laadukkaita ja hyväkuntoisia katukalusteita (penkit, roskakorit, bussipysäkit ym.). Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankulkuympäristöön sopivaksi.
9. viherympäristö ja hulevesien hallinta	Katutilassa ei ole istutuksia, istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta. Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.					Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, jotka parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja muodostavat monilajisen kokonaisuuden. Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä.
10. esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet	Katuympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla. Reunakivet risteysissä eivät ole madallettuja tai kadun pinnoite vaikeuttaa kulkemista. Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja.					Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteysissä vaikeuta kulkemista lastenvaunujen kanssa, pyörätuolilla tai pyörätien tapauksessa polkupyörällä. Pyöräilijä on huomioitu kadun suunnittelussa erinomaisesti. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteysissä pyöräilijän kannalta sujuvia. Pyöräin pysäköintiin on varattu mahdollisten keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi pyörätelineitä, joista mieluusti ainakin osa on runkolukittavia.

Pisteet yhteensä: _____

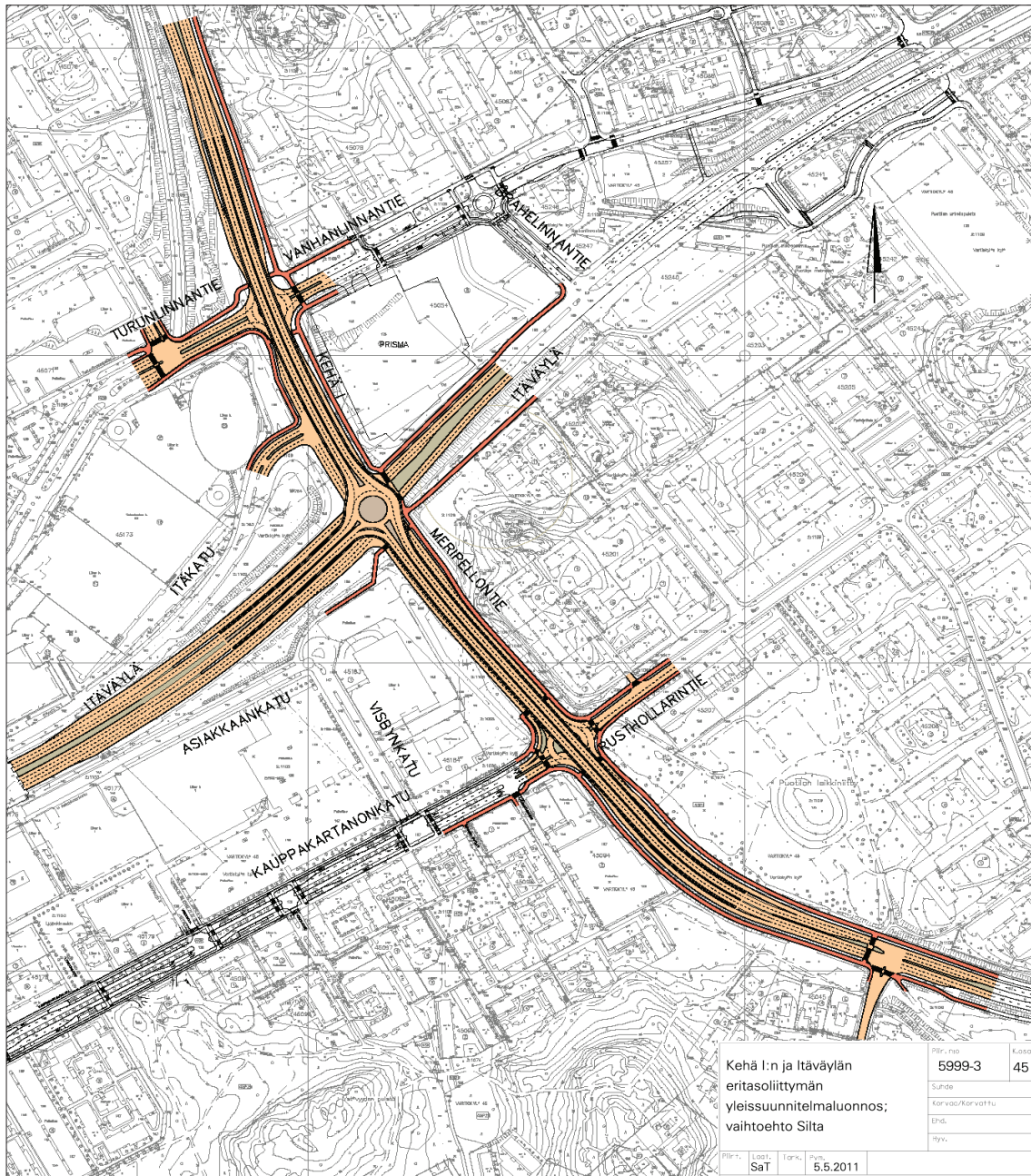
Kriteeristö on esitelty tarkemmin julkaisussa:
Söderström, Panu (2012). Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa.
Suomen ympäristö 32/2012. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.

Arvosteluasteikon selitteet

- 0 pistettä** - Laatuksiteeri ei toteudu. Vasemman sarakkeen negatiiviset väittämät toteutuvat lähes kokonaan.
1 piste - Jotkin kriteerin osat toteutuvat, mutta suurin osa kriteeristä jää toteutumatta.
2 pistettä - Kriteeri toteutuu suurimmaksi osakseen. Jokin kriteerin osa-alue ei kuitenkaan toteudu.
3 pistettä - Kriteeri toteutuu kokonaisuudessaan tarkasteltavalla segmentillä.

Liite 2:

Tekninen piirustus Itäväylän ja Kehä I:n liittymän siltavaihtoehdosta (KSV 2011)



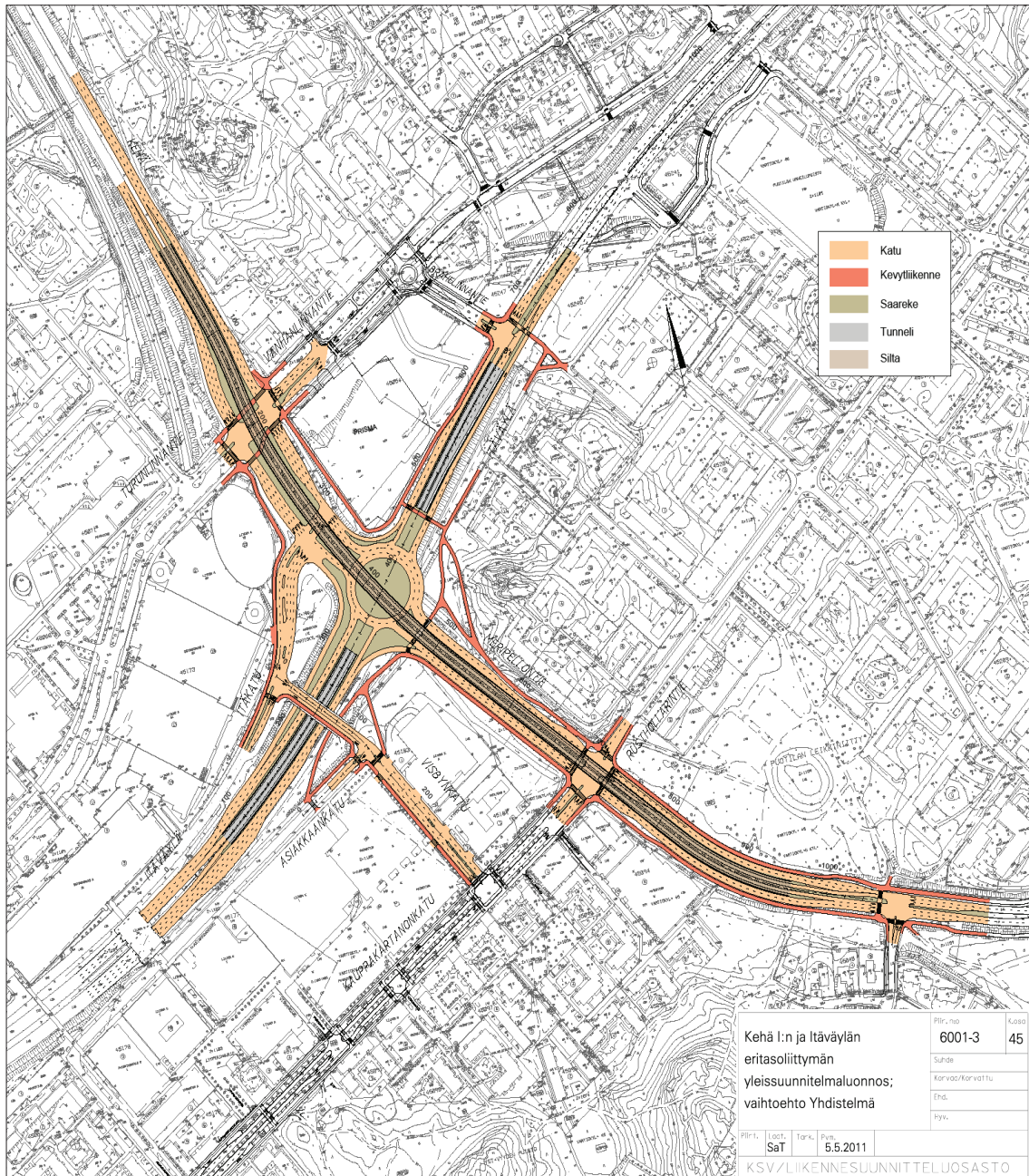
Liite 3:

Tekninen piirustus Itäväylän ja Kehä I:n liittymän tunnelivaihtoehdosta (KSV 2011)



Liite 4:

Tekninen piirustus Itäväylän ja Kehä I:n liittymän yhdistelmävaihtoehdosta (KSV 2011)



Liite 5:

Kaupunkiympäristön laadun ja monipuolisuuden arviointipisteytys Itäkeskuksessa reitillä Meripellontie – Kehä I

Rakennetun ympäristön monipuolisuus ja laatu, pisteytys 0- 3. Itäkeskus, Meripellontie – Kehä I				
	Pisteet, kohta 1	Pisteet, kohta 2	Pisteet, kohta 3	Pisteet, kohta 4
Pohjakerrosten aktiivisuus	0	0	0	0
Asuminen ja sosiaalinen kontrolli	1	0	0	0
Sekoittunut rakenne	0	0	0	0
Visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri	0	0	0	0
Toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat	0	0	0	0
Tilan mitoitus ja korttelirakenne	1	1	1	1
Jalankulun asema katutilassa	0	1	1	1
Jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu	1	1	1	1
Viherympäristö ja hulevesien hallinta	1	1	0	1
Esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet	2	2	2	2
Yhteensä	6	6	5	6

Liite 6:

Haastattelukysymykset, Itäkeskus ja vuorovaikutteinen liikennesuunnittelu

1. Oletteko kokeneet osallistumis- ja arviointiprosessin riittäväksi?
2. Koetteko, että osallistumisella on pystytty konkreettisesti vaikuttamaan suunnittelun kulkuun?
3. Miten osallistumis- ja arviointiprosessia olisi mielestänne voitu parantaa?
4. Onko hankeprosessissa noussut esille mielipidekonflikteja? Jos on, niin uskotteko niihin löytyvän kaikkia osapuolia tyydyttäviä ratkaisuja?
5. Miten koette Itäväylän ja kehä I:n risteysalueen vaikuttavan kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja laatuun tällä hetkellä?
6. Minkälainen tulevan liikennevaihtoehdon tulisi teidän mielestänne olla, jotta se parantaisi ympäröivän kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja laatua?
7. Tulisiko Itäkeskuksen kauppakeskuksen ja Prisman ympäristöä kehittää mielestänne jalankulun, autoilun, joukkoliikenteen vai jostain muusta näkökulmasta?
8. Koetteko Itäkeskuksen kauppakeskuksen ja Prisman tämänhetkisen kaupunkiympäristön viihtyisäksi ja toimivaksi jalankulkijan näkökulmasta?
9. Minkälainen tulevan liikennevaihtoehdon tulisi teidän mielestänne olla, jotta se parantaisi ja ottaisi huomioon Itäkeskuksen kauppakeskuksen ja Prisman saavutettavuuden jalankulun näkökulmasta?
10. Minkälainen / mikä olisi mielestänne paras vaihtoehto liikenneratkaisun toteuttamiseen?
11. Mitkä koette tärkeimmiksi kriteereiksi / ominaisuuksiksi tulevan liikennevaihtoehdon kannalta?
12. Koetteko, että Itäkeskuksen kauppakeskuksen ja Prisman ympäristö olisi viihtyisämpi, mikäli kadulle avautuvia liiketiloja olisi enemmän?
13. Koetteko, että kaupunkitilan käyttö rajoittuu Itäkeskuksen kauppakeskuksen ja Prisman sulkemisajan jälkeen?
14. Mitkä ovat mielestänne tärkeimpiä kriteereitä kaupunkiympäristön laadun parantamisessa Itäkeskuksen kauppakeskuksen, Prisman ja Itäväylän ja Kehä I:n risteysalueen ympäristön kannalta?

Liite 7:

Monipuolisuus- ja laatuarvio Oulunkylästä

Laadun arvioinnin pisteytyslomake seuraaville reitin osioille:

- 1. Koko kävelykeskusta K
- 2. Pääreittien risteys P
- 3. Tori T
- 4. Koulujen alue O
- 5. Eteläpuisto E

Arvosteluasteikon selittely

- 0 pistettä - Laatuksiteeri ei toteudu. Vasemman sarakkeen negatiiviset väittämät toteutuvat lähes kokonaan.
- 1 piste - Jotkin kriteerit osat toteutuvat, mutta suurin osa kriteeristä jää toteutumatta.
- 2 pistettä - Kriteeri toteutuu suurimmaksi osakseen. Jokin kriteerin osa-alue ei kuitenkaan toteudu.
- 3 pistettä - Kriteeri toteutuu kokonaisuudessaan tarkasteltavalla segmentillä.

Monipuolisuus		0	1	2	3	
1. pohjakerrosten aktiivisuus	Rakennusten pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta. Katuun saattaa rajautua myös avoimia, epäaktiivisessa käytössä olevia tiloja (pysäköinti, joutomaat ym.)	P O E	K	T		Rakennuksien pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan esim. terasseille, sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. Osa palveluista on avoinna myös illta- tai yöaikaan. Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).
2. asuminen ja sosiaalinen kontrolli	Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros).	E	O	K P T		Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros). Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joista käsin voi seurata kadun tapahtumia. Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.
3. sekoittunut rakenne	Kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama (esim. asuminen tai työpaikat). Kaikki rakennukset on rakennettu viimeisten 40 vuoden aikana.		K P T O	E		Rakennuksissa on runsasti sekä erilaisia asuntoja, eri alojen työpaikkoja että monenlaisia yksityisiä ja julkisia palveluita. Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta ja ainakin yksittäiset rakennukset ovat yli 40 vuotta vanhoja.
4. visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri	Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkaisia tai katu/aukio rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin. Katutilassa ei ole taidetta eikä merkkejä kaupunkikulttuurista.	E	K P O	T		Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide, katutaide tms.). Kaupungin tilaamisen taideteosten lisäksi tilassa näkyy merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset). Visuaalinen kokonaisuus on monipuolinen, mutta kuitenkin tasapainoinen.
5. toiminnalliset solmukohtat ja kohtaamispaikat	Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin. Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiviteetti on samalla tasolla joka kohdassa reittiä eikä ulkotilaan sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.		O	K P T E		Tarkasteltava reitin osa on kiinteässä yhteydessä vähintään yhteen solmukohtaan, toiminnallisesti ja visuaalisesti keskeiseen aukioon tai muuhun toiminnalliseen keskittymään. Ulkotila itsessään sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan...

Fyysiset elementit katutilassa:		0	1	2	3	
6. tilan mitoitus ja korttelirakenne	Selkeää katutilaa ei muodostu tai kadun/aukion mitoitus on liian väliä. Korttelit ovat pitkiä - viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikeaa hahmottaa tai siihen voi sisältyä useita umpikujia.		K P T E O			Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis. Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selkeästi hahmotettavissa.
7. jalankulun asema katutilassa	Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä. Autoliikenteen nopeudet ovat suuret. Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista.		P O	K T E		Suurin osa tilasta on varattu jalankululle. Autoliikenteen nopeudet ovat hitaita eikä merkittäviä melu- tai ilmanlaadullisia haittoja aiheudu. Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain.
8. jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu	Jalankulkualueet huonotasoisia: pinnat esim. pelkkää asfalttia tai alueen kunto huono. Katukalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia. Jalankulkualueet ovat heikosti valaistuja. Valaistus saattaa perustua ainoastaan autoliikenteen tarpeisiin.	K P T O		E		Käveläalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja, alueet ovat hyvässä ja siistissä kunnossa. Jalankulkijoiden käytettävissä on runsaasti laadukkaita ja hyväkuntoisia katukalusteita (penkit, roskakorit, bussipysäkit ym.). Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankulkuympäristöön sopivaksi.
9. viherympäristö ja hulevesien hallinta	Katutilassa ei ole istutuksia, istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta. Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.		P T O	K E		Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, jotka parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja muodostavat monilajisen kokonaisuuden. Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä.
10. esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet	Katu ympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolla. Reunakivet risteysissä eivät ole madallettuja tai kadun pinnoite vaikeuttaa kulkemista. Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja.		T E	K P O		Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteysissä vaikeuta kulkemista lastenvaunujen kanssa, pyörätuolla tai pyörätien tapauksessa polkupyörällä. Pyöräilijä on huomioitu kadun suunnittelussa erinomaisesti. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteysissä pyöräilijän kannalta sujuvia. Pyörän pysäköintiin on varattu mahdollisten keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi pyörätelineitä, joista mieluusti ainakin osa on runkolukittavia.

Pisteet yhteensä (max. 30) :

K (koko kävelykeskusta) = 14, P (pääreittien risteys) = 11, T (tori) = 14
K (koulujen alue) = 9, E (eteläpuisto) = 12

Liite 8:

Monipuolisuus- ja laatuarvio Matinkylästä: Piispansillan ja Matinkadun risteys

	Monipuolisuus	Pisteet				
		0	1	2	3	
Pisteytys-kriteerit:						
0 p. Kriteeri ei toteudu alueella	1. pohjakerrosten aktiivisuus		X			Rakennuksien pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan esim. terasseille, sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan. Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).
1 p. Jotkin kriteerin osat toteutuvat alueella	2. asuminen ja sosiaalinen kontrolli		X			Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros).
2 p. Kriteeri toteutuu alueella suurimmaksi osakseen	3. sekoittunut rakenne		X			Rakennuksissa on runsasti sekä erilaisia asuntoja, eri alojen työpaikkoja että monenlaisia yksityisiä ja julkisia palveluita. Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta ja ainakin yksittäiset rakennukset ovat yli 40 vuotta vanhoja.
3 p. Kriteeri toteutuu alueella	4. visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri	X				Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide, katutaide tms.). Kaupungin tilaamien taideosten lisäksi tilassa näky merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset). Visuaalinen kokonaisuus on monipuolinen, mutta kuitenkin tasapainoinen.
	5. toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat			X		Tarkasteltava reitin osa on kiinteässä yhteydessä vähintään yhteen solmukohtaan, toiminnallisesti ja visuaalisesti keskeiseen aukioon tai muuhun toiminnalliseen keskittymään. Ulkotila itsessään sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan...
	Fyysinen ympäristö					
	6. tilan mitoitus ja korttelirakenne		X			Selkeää katutilaa ei muodostu tai kadun/aukion mitoitus on liian väljä. Korttelit ovat pitkiä - viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikeaa hahmottaa tai siihen voi sisältyä useita umpikujia.
	7. jalankulun asema katutilassa		X			Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä. Autoliikenteen nopeudet ovat suuret. Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista.
	8. jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu			X		Jalankulkualueet huonotasoisia: pinnat esim. pelkkää asfalttia tai alueen kunto huono. Katukalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia. Jalankulkualueet ovat heikosti valaistuja. Valaistus saattaa perustua ainoastaan autoliikenteen tarpeisiin.
	9. viherympäristö ja hulevesien hallinta			X		Katutilassa ei ole istutuksia, istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta. Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.
	10. esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet			X		Katuympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla. Reunakivet risteyksissä eivät ole madallettuja tai kadun pinnoite vaikeuttaa kulkemista. Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja.

Liite 9:

Monipuolisuus- ja laatuarvio Matinkylästä: Nelikkotie 4

Pisteytys- kriteerit:	Monipuolisuus	Pisteet				
		0	1	2	3	
0 p. Kriteeri ei toteudu alueella	1. pohjakerrosten aktiivisuus		X			Rakennuksien pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan esim. terasseille, sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan. Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).
1 p. Jotkin kriteerin osat toteutuvat alueella	2. asuminen ja sosiaalinen kontrolli				X	Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros). Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joista käsin voi seurata kadun tapahtumia. Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.
2 p. Kriteeri toteutuu alueella suurimaksi osakseen	3. sekoittunut rakenne		X			Rakennuksissa on runsasti sekä erilaisia asuntoja, eri alojen työpaikkoja että monenlaisia yksityisiä ja julkisia palveluita. Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta ja ainakin yksittäiset rakennukset ovat yli 40 vuotta vanhoja.
3 p. Kriteeri toteutuu alueella	4. visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri		X			Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide, katutaide tms.). Kaupungin tilaamien taideteosten lisäksi tilassa näkyy merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset). Visuaalinen kokonaisuus on monipuolinen, mutta kuitenkin tasapainoinen.
	5. toiminnalliset solmukohtat ja kohtaamispaikat				X	Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin. Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiviteetti on samalla tasolla joka kohdassa reittiä eikä ulkotilaan sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.
	Fyysinen ympäristö					
	6. tilan mitoitus ja korttelirakenne			X		Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis. Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selkästi hahmotettavissa.
	7. jalankulun asema katutilassa		X			Suurin osa tilasta on varattu jalankululle. Autoliikenteen nopeudet ovat hitaita eikä merkittäviä melu- tai ilmanlaadullisia haittoja aiheudu. Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain.
	8. jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu			X		Kävelyalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja, alueet ovat hyvässä ja siistissä kunnossa. Jalankulkijoiden käytettävissä on runsaasti laadukkaita ja hyväkuntoisia katukalusteita (penkit, roskakorit, bussipysäkit ym.). Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankulkuympäristöön sopivaksi.
	9. viherympäristö ja hulevesien hallinta				X	Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, jotka parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja muodostavat monilajisen kokonaisuuden. Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä.
	10. esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet			X		Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteyksissä vaikeuta kulkemista lastenvaunujen kanssa, pyörätuolilla tai pyörätien tapauksessa polkupyörällä. Pyöräilijä on huomioitu kadun suunnittelussa erinomaisesti. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteyksissä pyöräilijän kannalta sujuvia. Pyörien pysäköintiin on varattu mahdollisten keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi pyörätelineitä, joista mieluummin ainakin osa on runkolukittavia.

Liite 10:

Monipuolisuus- ja laatuarvio Matinkylästä: Piispansilta I I

	Monipuolisuus	Pisteet				
		0	1	2	3	
Pisteytys-kriteerit: 0 p. Kriteeri ei toteudu alueella 1 p. Jotkin kriteerin osat toteutuvat alueella 2 p. Kriteeri toteutuu alueella suurimaksi osakseen 3 p. Kriteeri toteutuu alueella	1. pohjakerrosten aktiivisuus	Rakennusten pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta. Katuun saattaa rajautua myös avoimia, epäaktiivisessa käytössä olevia tiloja (pysäköinti, joutomaa ym.)				Rakennuksien pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan esim. terasseille, sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan. Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).
	2. asuminen ja sosiaalinen kontrolli	Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros).				Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1.-3. kerros). Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joista käsin voi seurata kadun tapahtumia. Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.
	3. sekoittunut rakenne	Kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama (esim. asuminen tai työpaikat). Kaikki rakennukset on rakennettu viimeisten 40 vuoden aikana.				Rakennuksissa on runsasti sekä erilaisia asuntoja, eri alojen työpaikkoja että monenlaisia yksityisiä ja julkisia palveluita. Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta ja ainakin yksittäiset rakennukset ovat yli 40 vuotta vanhoja.
	4. visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri	Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkoisia tai katu/aukio rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin. Katutilassa ei ole taidetta eikä merkkejä kaupunkikulttuurista.				Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. Kadulla tai aukiolla on mahdollista nähtäviä taideteita (veistokset, patsaat, tilataide, katutaide tms.). Kaupungin tilaamien taideteosten lisäksi tilassa näkyvät merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset). Visuaalinen kokonaisuus on monipuolinen, mutta kuitenkin tasapainoinen.
	5. toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat	Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin. Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiviteetti on samalla tasolla joka kohdassa reittiä eikä ulkotilaan sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.				Tarkasteltava reitin osa on kiinteässä yhteydessä vähintään yhteen solmukohtaan, toiminnallisesti ja visuaalisesti keskeiseen aukioon tai muuhun toiminnalliseen keskittymään. Ulkotila itsessään sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan...
	Fyysinen ympäristö					
	6. tilan mitoitus ja korttelirakenne	Selkeää katutilaa ei muodostu tai kadun/aukion mitoitus on liian väljä. Korttelit ovat pitkiä - viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikeaa hahmottaa tai siihen voi sisältyä useita umpikujia.				Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis. Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selkeästi hahmotettavissa.
	7. jalankulun asema katutilassa	Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä. Autoliikenteen nopeudet ovat suuret. Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista.				Suurin osa tilasta on varattu jalankululle. Autoliikenteen nopeudet ovat hitaita eikä merkittäviä melu- tai ilmanlaadullisia haittoja aiheudu. Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain.
	8. jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu	Jalankulkualueet huonotasoisia: pinnat esim. pelkkää asfalttia tai alueen kunto huono. Katukalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia. Jalankulkualueet ovat heikosti valaistuja. Valaistus saattaa perustua ainoastaan autoliikenteen tarpeisiin.				Kävelyalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja, alueet ovat hyvässä ja siistissä kunnossa. Jalankulkijoiden käytettävissä on runsaasti laadukkaita ja hyväkuntoisia katukalusteita (penkit, roskakorit, bussipysäkit ym.). Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankulkuympäristöön sopivaksi.
	9. viherympäristö ja hulevesien hallinta	Katutilassa ei ole istutuksia, istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta. Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.				Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, jotka parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja muodostavat monilajisen kokonaisuuden. Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä.
	10. esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet	Katu ympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla. Reunakivet risteyskohdissa eivät ole madallettuja tai kadun pinnoite vaikeuttaa kulkemista. Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja.				Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteyskohdissa vaikeuta kulkemista lastenvaunujen kanssa, pyörätuolilla tai pyörätien tapauksessa polkupyörällä. Pyöräilijä on huomioitu kadun suunnittelussa erinomaisesti. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteyskohdissa pyöräilijän kannalta sujuvia. Pyörien pysäköintiin on varattu mahdollisten keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi pyörätelineitä, joista mieluusti ainakin osa on runkolukittavia.



Raportti on koottu syksyllä 2011 Helsingin yliopiston maantieteen osastolla järjestetyn *Käytännön aluesuunnittelua* -kurssin pohjalta. Kurssilla perehdyttiin kansainväliseen suurkaupunkikehitykseen, erityisesti verkostokaupungin ideaan sekä keskusten monipuolisuuteen ja laatuun.

Kurssiraportin artikkeleissa tarkastellaan kaupunkiympäristön ominaispiirteitä ja suunnittelua eri näkökulmista viidessä seudun alakeskuksessa: Tikkurilassa, Myyrmäessä, Espoon keskuksessa, Matinkylässä ja Itäkeskuksessa. Lisäksi teksteissä käsitellään kauppakeskus Jumbon ympäristöä Vantaan Pakkalassa, Espooseen suunniteltua kaupan aluetta Lommilaa sekä Helsingin Oulunkylän keskustaa.

Department of Geosciences and Geography C6
ISSN 1798-7938 (print)
ISSN-L 1798-7938
ISBN 978-952-10-8194-1 (nid.)
ISBN 978-952-10-8195-8 (pdf)

<http://helda.helsinki.fi/>

Unigrafia Yliopistopaino
Helsinki 2012



UNIVERSITY OF HELSINKI
FACULTY OF SCIENCE